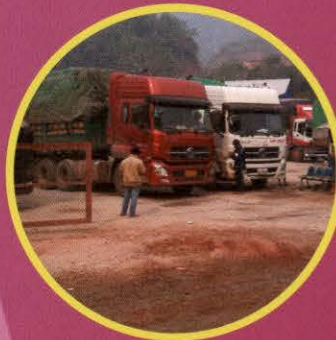
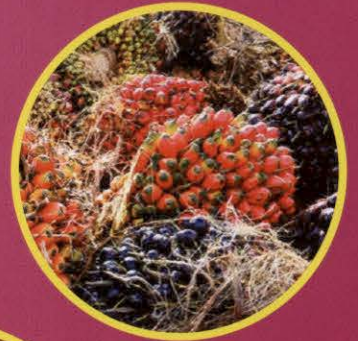
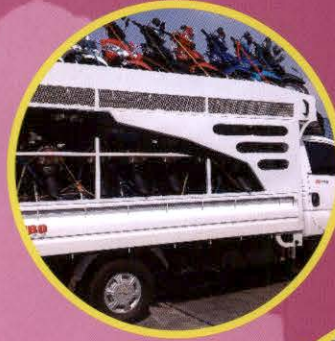




รายงาน
ของ คณะกรรมการการค้าเสรีธุรกิจ การเงินและการคลัง
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



เรื่อง
การพิจารณาคึกษาผลกระทบ
มาตรการผ่านแดน-ถ่ายลำ
ของประเทศต่อการจัดเก็บ
ภาษีสินค้า

สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

รายงานที่เสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (เล่มที่ ๘)



รายงาน

ของ

คณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

เรื่อง การพิจารณาศึกษาผลกระทบมาตรการผ่านแดน-ถ่ายลำ
ของประเทศต่อการจัดเก็บภาษีสินค้า

สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

รายงานที่เสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (เล่มที่ ๘)



(สำเนา)
บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ...คณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สถาบันบัญญัติแห่งชาติ
ที่...สว.(สนช)(กมธ.๑)๐๐๐๙/(ร.๑๑) วันที่ ๗ เมษายน ๒๕๕๙
เรื่อง...รายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบมาตรการผ่านแดน-ถ่ายลำของประเทศต่อการจัดเก็บ
ภาษีสินค้า

กราบเรียน ประธานสถาบันบัญญัติแห่งชาติ

ตามที่ที่ประชุมสถาบันบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๗ วันพฤหัสบดีที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติตั้งคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สถาบันบัญญัติแห่งชาติ ซึ่งตามข้อบังคับการประชุมสถาบันบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗ ข้อ ๘๔ วรรคสอง (๖) ได้กำหนดให้คณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง มีอำนาจหน้าที่พิจารณาร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญหรือร่างพระราชบัญญัติ กระทู้กิจการ พิจารณาสอบสวน หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจ การเงิน การคลัง การธนาคาร ตลาดเงิน ตลาดทุน และสถาบันการเงินของประเทศ รวมทั้งนโยบายของรัฐบาล ในด้านงบประมาณ ตลอดจนติดตามและประเมินผลการรับ การใช้จ่ายเงินงบประมาณของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ และรัฐวิสาหกิจ โดยกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- | | |
|---------------------------------|---|
| ๑. พลอากาศเอก ชนะ อยู่สถาพร | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. นายศิริพล ยอดเมืองเจริญ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นางสาวอรจิต สิงคาลวณิช | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๔. พลเอก ชาทอุดม ติตถะสิริ | เลขานุการคณะกรรมการ |
| ๕. นายสาธิต ชาญเชาวน์กุล | รองเลขานุการคณะกรรมการ |
| ๖. นายวิฑูรย์ บุญญสถิตย์ | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๗. นายบุญชัย โชควัฒนา | รองโฆษกคณะกรรมการ
และที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๘. ศาสตราจารย์สม จาตุศรีพิทักษ์ | ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๙. นายบุญทักษ์ หวังเจริญ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๐. พันตำรวจโท พงษ์ชัย วราชิต | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๑. พลเอก รังสาทรย์ แซ่มเชื้อ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๒. นายสมศักดิ์ โชติรัตนศิริ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๓. นางเสาวณี สุวรรณชีพ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๔. พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง | กรรมการ |
| ๑๕. คุณพรทิพย์ จਾਲะ | กรรมการ |

๑๖. นายวรพล โสคติยานุรักษ์	กรรมการ
๑๗. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชเยมะ	กรรมการ
๑๘. พลเอก สมหมาย เกาฏีระ	กรรมการ
๑๙. พลอากาศเอก สฤษดิ์พงษ์ โกมุทานนท์	กรรมการ
๒๐. นายสุพันธ์ มงคลสุธี	กรรมการ
๒๑. พลเรือเอก อมรเทพ ณ บางช้าง	กรรมการ
๒๒. พลอากาศเอก อานนท์ จารยะพันธ์	กรรมการ
๒๓. นายอำพน กิตติอำพน	กรรมการ

ในการนี้ คณะกรรมการได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน โดยคณะอนุกรรมการได้มีการพิจารณาศึกษาผลกระทบมาตรการผ่านแดน-ถ่ายลำของประเทศ ต่อการจัดเก็บภาษีสินค้า โดยมีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะเพื่อให้การดำเนินงานของกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม และกระทรวงพาณิชย์ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งนี้ คณะกรรมการ ได้พิจารณาและมีมติเห็นชอบรายงานดังกล่าวแล้ว รายละเอียดปรากฏตามรายงานที่แนบมาพร้อมนี้

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอรายงานของคณะกรรมการต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อพิจารณาต่อไป

(ลงชื่อ) พลอากาศเอก ชนะ อยู่สถาพร

(ชนะ อยู่สถาพร)

ประธานคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำเนาถูกต้อง



(นางสุภาพร วิเชียรเพชร)

ผู้ช่วยเลขานุการประจำคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง

สำนักกรรมการ ๑

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง

โทรศัพท์ ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๕๔ - ๕

โทรสาร ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๕๕

ธนรัฐ พิมพ์

ธนรัฐ/กนิศ/มณิรัตน์ ทาน ๑

สุภาพร/อัญชลี ทาน ๒

คณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สถาบันบัญญัติแห่งชาติ



พลอากาศเอก ชนะ อยู่สถาพร
ประธานคณะกรรมการ



นายศิริพล ยอดเมืองเจริญ
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง



นางสาวอรจิต สิงคาลวณิช
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม



พลเอก ชาทอุดม ติตถะสิริ
เลขาธิการคณะกรรมการ



นายสาธิต ชาญเขavnกุล
รองเลขาธิการคณะกรรมการ



นายวิทวัส บุญญสถิตย์
โฆษกคณะกรรมการ



นายบุญชัย โชควัฒนา
รองโฆษกคณะกรรมการและที่ปรึกษาคณะกรรมการ



ศาสตราจารย์สม จาตุศรีพิทักษ์
ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ
การ



นายบุญทักษ์ หวังเจริญ
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
การ



พันตำรวจโท พงษ์ชัย วราชิต
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
การ



พลเอก รังสาทรย์ แซ่มเชื้อ
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
การ



นายสมศักดิ์ โชติรัตน์ศิริ
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
การ



นางสาวณี สุวรรณชีพ
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
การ



พลอากาศเอก ตริทศ สนแจ้ง
กรรมการ
การ



คุณพรทิพย์ จาละ
กรรมการ
การ



นายวรพล โสคติยานุรักษ์
กรรมการ



พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชัยมะ
กรรมการ



พลเอก สมหมาย เกาฐีระ
กรรมการ



พลอากาศเอก สฤษดิ์พงษ์ โกมุทานนท์
กรรมการ



นายสุพันธุ์ มงคลสุธี
กรรมการ



พลเรือเอก อมรเทพ ณ บางช้าง
กรรมการ



พลอากาศเอก อานนท์ จารยะพันธุ์
กรรมการ



นายอำพน กิตติอำพน
กรรมการ

คณะอนุกรรมการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน
ในคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สถาบันบัญญัติแห่งชาติ



นายศิริพล ยอดเมืองเจริญ
ประธานคณะอนุกรรมการ



พลเอก รังสathy แซ่มเชื้อ
รองประธานคณะอนุกรรมการ



นายวิทวัส บุญญสถิตย์
รองประธานคณะอนุกรรมการ



นายดำริ สุโขชนง
อนุกรรมการ



นางพรนภา ไทยเจริญ
อนุกรรมการ



นายราเชนทร์ พจนสุนทร
อนุกรรมการ



นายวินัย วิทวัสการเวช
อนุกรรมการ



นายวีระชัย นพสุวรรณวงศ์
อนุกรรมการ



นายสุชาติ ปลื้มอารมย์
อนุกรรมการ



นางวิวรรณ บุญยประทีปรัตน์
อนุกรรมการและเลขานุการ

ที่ปรึกษาคณะกรรมการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน
ในคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สถาบันบัญญัติแห่งชาติ



ศาสตราจารย์สม จาตุศรีพิทักษ์



นายสุพันธุ์ มงคลสุธี



นายพรสิทธิ์ ศรีอรทัยกุล



นางสาววิไลพร ลีวเกษมศานต์



นางศรีวรรณา เจียรวัฒน์ชัย



นายเพิ่มศักดิ์ สัจจะเวท



นายรัชชา พุทธรัชชา



นายนิติรุจน์ รัตน์กิตติพงษ์

บทสรุปผู้บริหาร

สืบเนื่องจากการเดินทางไปศึกษาดูงานของคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ณ ด้านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก และจังหวัดแม่ฮ่องสอน เมื่อวันที่ ๓๐ มกราคม - ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ คณะกรรมการพบว่า

๑. มีรถยนต์มือสอง รถจักรยานยนต์ รถจักรยานเป็นจำนวนมากอยู่ที่ชายแดนด้านศุลกากรแม่สอด อยู่ในพื้นที่ลักษณะคล้ายคลังสินค้า และมีการซื้อขายเกิดขึ้นในเขตชายแดนของประเทศไทย โดยทั้งคนไทยและคนต่างด้าวและนำข้ามแดนไปยังประเทศเมียนมาร์ เป็นรถที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ โดยผ่านพิธีการศุลกากรตามประกาศถ่ายลำผ่านแดน จากประเทศที่สามนำผ่านประเทศไทยเพื่อไปจำหน่ายยังประเทศเมียนมาร์ เป็นรถยนต์มือสองโดยได้รับการยกเว้นภาษีอากรตามประกาศกรมศุลกากร

๒. ข้อเท็จจริงปรากฏว่าสินค้าถ่ายลำผ่านแดนบางส่วนไม่มีการนำผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรจริง มีการลักลอบซื้อขายเพื่อใช้ภายในประเทศเพื่อหลีกเลี่ยงภาษีส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการรถยนต์มือสองภายในประเทศที่ดำเนินการถูกต้องตามกฎหมาย แม้กรมศุลกากรจะพยายามผลักดันให้มีการผ่านแดนสินค้าเหล่านี้ออกไปนอกราชอาณาจักร โดยเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๗ ที่เพิ่มบทนิยามคำว่า “การผ่านแดน” และ “การถ่ายลำ” และระเบียบว่าด้วย “ของตกค้าง” ให้ชัดเจน โดยมีมาตรการควบคุมกำกับดูแลการส่งออกนำเข้าสินค้าตามประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๐/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน และประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๑/๒๕๕๘ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ ที่เพิ่มบทเฉพาะกาล โดยของผ่านแดนที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ก่อนวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๘ และยังมีได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ดำเนินการส่งออกของผ่านแดนนั้นออกไปภายใน ๙๐ วัน นับแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๘ หากของผ่านแดนนั้นยังไม่มีส่งออกไปเกิน ๙๐ วัน ให้ถือว่าของผ่านแดนนั้นไม่ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด กรมศุลกากรสามารถเข้าตรวจยึดนำออกประมูลขายเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักรได้ แต่ในทางปฏิบัติได้มีการดำเนินการอย่างจริงจัง มีการผ่อนผันระยะเวลาให้ผู้ประกอบการสินค้าถ่ายลำผ่านแดนเหล่านี้เป็นระยะ ๆ อาทิ กรณีสถานการณ์ที่เกิดขึ้นบริเวณด้านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก มีข้อมูลเกี่ยวกับการถ่ายลำผ่านแดนรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน ซึ่งตกค้างอยู่ในประเทศไทย ดังนี้ **กรณีการถ่ายลำ ปีงบประมาณ ๒๕๕๗** มีรถยนต์ตกค้างจำนวน ๔๑๔ คัน รถจักรยานตกค้างจำนวน ๓,๙๔๑ คัน **ปีงบประมาณ ๒๕๕๘** มีรถยนต์ตกค้างจำนวน ๔๙๙ คัน รถจักรยานยนต์ตกค้างจำนวน ๗๘ คัน รถจักรยานตกค้างจำนวน ๕,๙๑๓ คัน **กรณีการผ่านแดน ปีงบประมาณ ๒๕๕๘** มีรถยนต์ตกค้างจำนวน ๕,๑๐๖ คัน รถจักรยานยนต์ตกค้างจำนวน ๓,๔๗๒ คัน รถจักรยานตกค้างจำนวน ๔๔,๕๘๘ คัน **ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ (ต.ค. ๕๘ - ๙ ก.พ. ๕๙)** มีรถยนต์ตกค้างจำนวน ๒,๑๕๗ คัน รถจักรยานยนต์ตกค้างจำนวน ๒๖๓ คัน รถจักรยานตกค้างจำนวน ๑๓๓,๑๖๐ คัน

๓. ข้อมูลรายการสินค้าที่ใช้พิธีการถ่ายลำและผ่านแดนจากแผ่นดินซีดีข้อมูลของกรมศุลกากร พบว่า สินค้าที่ถ่ายลำและผ่านแดนเป็นรายการสินค้าทุกประเภท และบางรายการก็เป็นสินค้าห้ามนำเข้า ๘ รายการของกระทรวงพาณิชย์ เช่น เครื่องยนต์ ส่วนประกอบรถยนต์ และอุปกรณ์ที่ใช้แล้วของ รถจักรยานยนต์ ยางรถยนต์ที่ใช้แล้ว หลายรายการก็เป็นสินค้าที่มีมาตรการนำเข้า-ส่งออก เช่น สินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้า ๑๗ รายการ เช่น รถยนต์ใช้แล้ว รถจักรยานยนต์ใช้แล้ว ดังที่เป็นประเด็นปัญหาอยู่ สินค้าที่ต้องชำระค่าธรรมเนียมพิเศษการนำเข้า ๓ รายการ สินค้าเปิดตลาดตามข้อตกลง WTO ๒๒ รายการ เช่น น้ำมันปาล์ม สินค้าที่ต้องขออนุญาตส่งออก ๑๘ รายการที่มีทั้งสินค้าเกษตร เช่น ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาลทราย ซึ่งล้วนแต่เป็นรายการสินค้าที่อ่อนไหว มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของชาติโดยรวม ตั้งแต่เกษตรกร โรงงานอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งระบบ รวมถึงผู้บริโภค ซึ่งหมายถึงประชาชนทั่วประเทศ ทำให้รัฐบาลต้องใช้งบประมาณของรัฐในการออกมาตรการให้ความช่วยเหลือ การแทรกแซงราคาสินค้า การชดเชยรายได้การให้สินเชื่อเกษตรกร หรือผู้ประกอบการ ซึ่งส่วนใหญ่เป็น SMEs และวนเวียนอยู่กับการแก้ไขปัญหาเหล่านี้ซ้ำแล้วซ้ำเล่าทุก ๆ ปี

๔. ความแตกต่างของเป้าหมาย เจตนารมณ์ และการบังคับใช้กฎหมายและระเบียบต่าง ๆ ระหว่างกรมศุลกากร ที่มีเจตนารมณ์ในการปรับปรุงแก้ไขระเบียบพิธีการศุลกากร เพื่ออำนวยความสะดวก และสอดคล้อง เรียบง่าย ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Framework Agreement to the Facilitation of Goods in Transit) **ที่ถือว่า การผ่านแดนมีเจตนาเพื่อขนของผ่านดินแดน มิใช่การนำเข้าปกติ จึงไม่มีการเก็บภาษีศุลกากร** ในขณะที่กระทรวงพาณิชย์ ในฐานะผู้กำกับดูแลพระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามา ในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยกำหนดรายการสินค้าควบคุมการนำเข้าส่งออก ภายใต้พระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. ๒๕๒๒ **มีเป้าหมาย เพื่อดูแลความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สาธารณประโยชน์ อุตสาหกรรมภายในประเทศ เกษตรกร และความปลอดภัยด้านสุขอนามัย ต้องมีการขึ้นทะเบียนขออนุญาตในการส่งออกหรือนำเข้า ตรวจสอบความปลอดภัยทั้งเรื่องพืชและสัตว์ หรือกำหนดปริมาณนำเข้าตามพันธกรณี** ที่อยู่ในระหว่างแก้ไขกฎหมายครั้งนี้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อเป็นการจัดระเบียบ ป้องกันการใช้วิธีการนำเข้าเป็นช่องทางในการลักลอบส่งออกหรือนำเข้าสินค้า ส่งผลให้เกิดมาตรฐานและสร้างความโปร่งใส ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการเตรียมความพร้อมการเปิดเขตการค้าเสรี และยังช่วยปกป้องผลประโยชน์ของรัฐ โดยสาระสำคัญในการแก้ไข คือ **การเพิ่มนิยามการนำเข้า ให้หมายถึงนำหรือส่งสินค้าผ่านราชอาณาจักร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งนอกราชอาณาจักร ไม่ว่าจะมีการพักสินค้า การเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ หรือการเพิ่ม หรือเปลี่ยนภาชนะบรรจุสินค้าในราชอาณาจักร เพื่อประโยชน์ในการขนส่ง แต่ต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ในประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับพิธีการระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน และสอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศที่ไทยเป็นสมาชิก เช่น อนุสัญญาและธรรมเนียมว่าด้วยเสรีภาพแห่งการผ่านแดน ความตกลง GATT ว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า เป็นต้น**

คณะกรรมการพิจารณาจึงตั้งข้อสังเกตจากการเดินทางในครั้งนั้นว่า ระเบียบพิธีการของกรมศุลกากรตามประกาศถ่ายลำและผ่านแดน ได้ดำเนินการไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมแล้วหรือไม่ เหตุใดจึงยังมีของตกค้างอยู่เป็นจำนวนมาก มาตรการจัดการว่าด้วยของตกค้างได้รับการปฏิบัติหรือไม่ สอดคล้องหรือขัดแย้งกับพระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยมีผลกระทบต่ออธิปไตยของชาติ เกษตรกรผู้ประกอบการ หรืออุตสาหกรรมทั้งระบบหรือระบบเศรษฐกิจของประเทศหรือไม่ อย่างไร เพื่อหาแนวทางหรือมาตรการต่าง ๆ ในการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน อันพึงจะได้จากสินค้าเหล่านี้ และการแก้ไขหรือป้องกันผลกระทบต่ออุตสาหกรรมและผู้ประกอบการภายในประเทศ โดยเฉพาะการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในประเทศและการแข่งขันทางการค้าอย่างเป็นธรรมและปกป้องผลประโยชน์ของชาติ โดยใช้กรณีรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยานใช้แล้ว และน้ำมันปาล์ม เป็นกรณีศึกษา

ผลสรุปจากการศึกษา

ความซ้ำซ้อนในการดูแลสินค้านำเข้า-ส่งออก หรือการนำผ่านของหน่วยงานของรัฐระหว่างกรมศุลกากรที่มีเจตนารมณ์ในการอำนวยความสะดวก และสอดคล้อง เรียบง่าย โดยพัฒนาระบบการผ่านแดนของอาเซียนภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน กระทรวงพาณิชย์ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อดูแลความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สาธารณประโยชน์ อุตสาหกรรมภายในประเทศ เกษตรกร และความปลอดภัยด้านสุขอนามัย ต้องมีการขึ้นทะเบียนขออนุญาตในการส่งออกหรือนำเข้า ตรวจสอบความปลอดภัยทั้งเรื่องพืชและสัตว์ หรือกำหนดปริมาณนำเข้าตามพันธกรณี ประกอบกับมาตรการในการกำกับดูแลต่างก็มีความเหลื่อมล้ำกันมากจนเป็นช่องว่างทางกฎหมายที่เอื้อประโยชน์ในการนำผ่านสินค้าโดยไม่ต้องขอใบอนุญาตและเสียภาษีอากรใด ซึ่งนอกจากทำให้สูญเสียตลาดการค้าชายแดนของไทยเองแล้ว ยังทำให้การจัดเก็บรายได้จากภาษีต่าง ๆ ลดลง แล้วก็ต้องสูญเสียงบประมาณของชาติในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นนั้นด้วย โดยความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ไทยให้สินค้าของประเทศอื่นขนผ่านดินแดนไปยังประเทศที่สามได้อย่างเสรี มีดังนี้

๑. ช่วยส่งเสริมให้ประเทศเพื่อนบ้านมีศักยภาพในการแข่งขันมากขึ้น เนื่องจากทำให้ครบวงจรด้านโลจิสติกส์ (Logistics) เพราะสามารถขนส่งสินค้าของตนผ่านประเทศไทยได้อย่างเสรี ในขณะที่สินค้าไทยมีอาจขนผ่านประเทศอื่นได้โดยใช้วิธีเดียวกัน

๒. ทำให้สินค้าของประเทศเพื่อนบ้านสามารถแย่งตลาดส่งออกของไทยได้ เช่น ตลาดน้ำมันปาล์มที่ลาว เมียนมาร์ และจีนตอนใต้

๓. ทำให้ผู้ประกอบการที่ประกอบธุรกิจรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยานใช้แล้วอย่างถูกต้อง ตรงไปตรงมา ไม่ได้รับความเป็นธรรมและเสียเปรียบ

๔. ทำให้การเจรจาเพื่อจัดทำพิธีสารซึ่งเป็นรายละเอียดแนบท้ายความตกลงอาเซียนว่าด้วยการผ่านแดนไม่สำเร็จ เพราะสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านขนผ่านประเทศไทยได้อย่างเสรีอยู่แล้ว จึงไม่มีใครมุ่งมั่นที่จะจัดทำพิธีสารให้สำเร็จ

๕. ทำให้การกระจายสินค้าของไทยออกไปยังภูมิภาคอาเซียนและประเทศที่สามภายใต้ AEC ไม่เกิดขึ้นจริง และไทยเสียจุดแข็งของไทยที่ตั้งอยู่ตรงกลางภูมิภาค

๖. ทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากสินค้าผ่านแดนเทียม กล่าวคือ หากเป็นของผ่านแดนจริง จะไม่สามารถนำมาขายได้ เพราะมีไซของนำเข้า แต่เป็นเพียงการขนของดังกล่าวออกไปยังประเทศที่สาม ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทาง แต่จริง ๆ แล้ว มีไซสินค้าผ่านแดนจริง

๗. ทำให้ตัวเลขส่งออก-นำเข้า ขาดหายไป และ SMEs ไทยที่แปรรูปหรือผู้สร้างมูลค่าเพิ่ม ได้เกิดความเสียหายอย่างไม่สมควร

๘. ทำให้เกิดการลักลอบหนีพิธีการศุลกากรง่ายขึ้น กล่าวคือ การที่สินค้าผ่านแดนสามารถขนผ่านประเทศไทย โดยไม่มีการกำหนดเส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง จะทำให้เจ้าหน้าที่กรมศุลกากรไม่สามารถติดตามตรวจสอบได้ว่า สินค้าดังกล่าวผ่านแดนออกไปจริงแล้วหรือไม่

๙. ทำให้สูญเสียงบประมาณการซ่อมแซมสร้างถนนโดยไม่จำเป็น

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

การผ่านแดนที่ไม่มีการขนสินค้าผ่านแดนออกไปจริง หรือการผ่านแดนเทียม และสินค้าผ่านแดนจำพวกรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยานใช้แล้วที่ตกค้างอยู่นานกว่า ๙๐ วัน เป็นปัญหาเรื้อรังของประเทศที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจอย่างมาก ดังที่กล่าวมาข้างต้น สถานการณ์เช่นนี้ไม่ทำให้เพิ่มศักยภาพของไทยในเวทีการค้าระหว่างประเทศ และเป็นสถานการณ์ที่เกิดขึ้นมานานแล้ว แม้กรมศุลกากรจะเสนอแก้ไขกฎหมายศุลกากร เพื่อให้มีกฎหมายที่เพียงพอ และมีกฎหมายที่เป็นสากลเหมือนนานาประเทศทั่วโลก แต่มีผู้ประกอบการจำนวนหนึ่งที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายยังคงฝ่าฝืนอยู่ และกรมศุลกากรก็ไม่อาจดำเนินการใด ๆ ได้ เนื่องจากปัญหาเรื่องมวลชน และปัญหานี้สะสมมานานนับสิบปี รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรให้ความสำคัญและร่วมกันแก้ไขปัญหากับกรมศุลกากรอย่างบูรณาการกัน ดังนี้

ระยะสั้น

๑. สั่งการให้กรมศุลกากรเคร่งครัดในการควบคุมของผ่านแดน เพื่อให้ของผ่านแดนออกไปจริงภายในเวลาที่กำหนด หากเกินเวลาที่กำหนด ให้จัดเก็บภาษีตามที่กำหนดไว้

๒. ตรวจสอบว่า เหตุใดของผ่านแดนจึงสามารถซื้อขายภายในประเทศได้ มีผู้ใดจะต้องรับผิดชอบ แล้วรายงานให้กระทรวงการคลังและคณะรัฐมนตรีทราบผลการดำเนินการต่อไป ตลอดจนให้มีการวางประกันของผ่านแดนเป็นรายเที่ยว หากของผ่านแดนขนผ่านออกไปจริง จึงคืนประกันที่เก็บไว้

เพื่อผลด้านการป้องกันและปราบปรามการลักลอบที่มีประสิทธิภาพ และผลักดันให้มีการผ่านแดนออกไปโดยเร็ว

ระยะกลาง

๑. แก้ไขประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๐/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน เพื่อกำหนดด่านและเส้นทางในการขนส่งและประสานกับกระทรวงพาณิชย์ เพื่อออกกฎกระทรวงกำหนดด่าน และจุดเข้า-ออกของสินค้าผ่านแดนให้เหมาะสม

๒. ให้กระทรวงพาณิชย์กำหนดชนิดสินค้าที่ห้ามนำผ่าน หรือกำหนดปริมาณสินค้าผ่านแดน สำหรับสินค้าอ่อนไหว มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของชาติ โดยมีต้องรอให้ผู้มีส่วนได้เสียมาร้องเรียนก่อน

๓. รายการสินค้าที่มีมาตรการต่าง ๆ ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงพาณิชย์ กรมศุลกากรไม่ควรมีมาตรการออกมาซ้ำซ้อนและต่างมาตรฐานกัน จนเป็นช่องว่างในการแสวงหาผลประโยชน์ได้และทำลายผลประโยชน์ของประเทศชาติโดยส่วนรวม

ระยะยาว

๑. เพื่อให้การเจรจาเพื่อจัดทำพิธีสารแนบท้ายความตกลงว่าด้วยการผ่านแดนอาเซียนคืบหน้า และเสร็จสิ้น ให้กรมศุลกากรยกเลิกประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๐/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน เพื่อมิให้มีการขนส่งสินค้าของประเทศอื่นผ่านแดนประเทศไทย เพื่อบีบบังคับให้มีการเจรจาทันทีกรอบอาเซียนให้จบลงโดยเร็ว โดยให้เสนอว่า ประเทศใดพร้อมก็ให้ดำเนินการไปก่อน ในทำนองเดียวกับกรณีของ FTA ทั้งนี้ เพื่อมิให้ประเทศที่พร้อมถูกหน่วงรั้งไว้โดยประเทศที่ไม่พร้อม

๒. ตั้งคณะทำงานประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมการขนส่งทางบก กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ เพื่อร่วมกันยกร่างและจัดทำความตกลงทวิภาคีว่าด้วยการผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะเดียวกับความตกลงไทย-ลาว เพื่อให้การผ่านแดนเป็นไปอย่างเท่าเทียมกัน (Reciprocal Basis) ประเทศไทยจะได้ไม่เสียเปรียบประเทศเพื่อนบ้าน หากการดำเนินการตามกรอบอาเซียนข้างต้นยืดเยื้อเกินควร

คณะอนุกรรมการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน
ในคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
มีนาคม ๒๕๕๙

สารบัญ

	หน้า
● องค์ประกอบของคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง	(๑)
● องค์ประกอบของคณะกรรมการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน	(๒)
● การแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการประจำคณะกรรมการ	(๓)
● หน่วยงาน/บุคคลที่คณะกรรมการได้เชิญมาให้ข้อมูล ข้อเท็จจริงและความเห็น ต่อคณะกรรมการ	(๓)
● จำนวนครั้งที่มีการประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ	(๖)
● ความเป็นมาของการศึกษา	(๘)
● ผลการศึกษา	(๑๐)
๑. กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก	(๑๐)
๒. การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน	(๑๘)
๓. มาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTBs) ของแต่ละประเทศ ต่อการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)	(๑๙)
๔. การนำเข้ารถยนต์ใช้แล้วของไทย	(๒๒)
๔.๑ กฎระเบียบเกี่ยวกับรถยนต์และการนำเข้ารถยนต์	(๒๒)
๔.๒ มาตรการกำกับดูแลในทางปฏิบัติ	(๒๓)
๔.๓ สถานการณ์ที่เกิดขึ้นที่ด่านศุลกากรแม่สอด	(๒๔)
๔.๔ การส่งออกรถยนต์ใช้แล้วที่นำเข้ามาเพื่อปรับสภาพแล้วส่งออก ตามด่านศุลกากรต่าง ๆ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ (ม.ค.-ต.ค.)	(๒๘)
๔.๕ มาตรการควบคุมการนำเข้ารถยนต์ของประเทศเพื่อนบ้านและประเทศอินเดีย	(๒๙)
๔.๖ ผลกระทบต่อผู้ประกอบการภายในประเทศ	(๓๐)
๕. กรณีสินค้าน้ำมันปาล์ม	(๓๒)
๖. ความคืบหน้าการดำเนินการในการออกประกาศและระเบียบเพื่อกำหนดรายการสินค้า และขั้นตอนในการนำผ่านตามพระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามา ในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม	(๓๗)
๗. ข้อสังเกตของคณะกรรมการ ต่อประกาศถ่ายลำ/ผ่านแดนของกรมศุลกากร	(๓๗)
๘. ผลกระทบต่อประเทศไทย	(๔๑)
๙. ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ	(๔๓)

ภาคผนวก

- พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๗
- ประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๐/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘
เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน
- ประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๑/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘
เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำ
- หนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ด่วนที่สุด ที่ กต ๐๘๐๕/๕๗๓ ลงวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๗
เรื่อง การผ่านแดนระหว่างประเทศ

สารบัญตาราง

	หน้า
● ข้อมูลถ่ายลำ ๓๐ ลำดับรหัสพิกัดสูงสุด ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘	(๑๔)
● ข้อมูลผ่านแดน ๓๐ ลำดับรหัสพิกัดสูงสุด ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘	(๑๕)
● ท่าหรือที่ที่นำเข้าสินค้าถ่ายลำ ยอดรวมราคา CIF เงินบาท ปี ๒๕๕๕ ถึงปี ๒๕๕๘	(๑๖)
● ท่าหรือที่ที่นำเข้าสินค้าผ่านแดน ยอดรวมราคา CIF เงินบาท ปี ๒๕๕๕ ถึงปี ๒๕๕๘	(๑๗)
● ตารางแสดงมูลค่ารวมการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน	(๑๘)
● เปรียบเทียบมาตรการกำกับดูแลกรณีสินค้านำเข้า (รวมถึงรถจักรยานยนต์ และรถจักรยานใช้แล้ว)	(๒๓)
● ข้อมูลการนำเข้า (รถจักรยาน) ชำระภาษี ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ปัจจุบัน (ต.ค. ๕๗ - ธ.ค. ๕๘)	(๒๔)
● ข้อมูลการถ่ายลำ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ปัจจุบัน (ต.ค. ๕๗ - ธ.ค. ๕๘) เฉพาะด้านศุลกากรแม่สอด	(๒๕)
● ข้อมูลการผ่านแดน รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ปัจจุบัน (๔ มี.ค. ๕๗ - ๙ ก.พ. ๕๙) เฉพาะด้านศุลกากรแม่สอด	(๒๕)
● ผลการจับกุมการลักลอบและหลีกเลี่ยงรถจักรยาน ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙ (พิกัด ๘๗๑๒)	(๒๕)
● ผลการจับกุมการลักลอบและหลีกเลี่ยงรถจักรยานยนต์ ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙ (พิกัด ๘๗๑๑)	(๒๕)
● ผลการจับกุมการลักลอบและหลีกเลี่ยงรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙ (พิกัด ๘๗๐๓)	(๒๖)
● การส่งออกรถยนต์ใช้แล้วที่นำเข้ามาเพื่อปรับสภาพแล้วส่งออกตามด่านศุลกากรต่าง ๆ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ (ม.ค.-ต.ค.)	(๒๘)
● กรณีสินค้าน้ำมันปาล์ม เปรียบเทียบการถ่ายลำผ่านแดนโดยการกำกับดูแลของกรมศุลกากร กับการนำเข้าโดยการกำกับดูแลของกรมการค้าต่างประเทศ	(๓๔)
● สถิตินำผ่านสินค้าน้ำมันปาล์มตามด่านศุลกากรต่าง ๆ	(๓๕)
● ผลการจับกุมการลักลอบและหลีกเลี่ยงนำเข้าน้ำมันปาล์ม ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙	(๓๗)
● มูลค่าการค้ารวมถ่ายลำผ่านแดน (กรมศุลกากร) ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘	(๔๑)

รายงานของคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
เรื่อง การพิจารณาศึกษาผลกระทบมาตรการผ่านแดน-ถ่ายลำ
ของประเทศต่อการจัดเก็บภาษีสินค้า

.....

● ตามที่ที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๗ วันพฤหัสบดีที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๗ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการสามัญประจำสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗ ข้อ ๘๔ วรรคสอง (๖) กำหนดให้คณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง เป็นคณะกรรมการสามัญประจำสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่พิจารณา ร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญหรือร่างพระราชบัญญัติ กระทำกิจการ พิจารณาสอบสวน หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจ การเงิน การคลัง การธนาคาร ตลาดเงิน ตลาดทุน และสถาบันการเงินของประเทศ รวมทั้งนโยบายของรัฐบาลในด้านงบประมาณ ตลอดจนติดตามและประเมินผลการรับ การใช้จ่ายเงินงบประมาณของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ และรัฐวิสาหกิจ นั้น โดยคณะกรรมการ ประกอบด้วย

- | | |
|---------------------------------|---|
| ๑. พลอากาศเอก ชนะ อยู่สถาพร | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. นายศิริพล ยอดเมืองเจริญ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นางสาวอรจิต สิงคาลวณิช | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๔. พลเอก ชาทอุดม ติตถะสิริ | เลขานุการคณะกรรมการ |
| ๕. นายสาธิต ชาญเชาว์กุล | รองเลขานุการคณะกรรมการ |
| ๖. นายวิทวัส บุญญสถิตย์ | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๗. นายบุญชัย โชควัฒนา | รองโฆษกคณะกรรมการ
และที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๘. ศาสตราจารย์สม จาตุศรีพิทักษ์ | ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๙. นายบุญทักษ์ หวังเจริญ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๐. พันตำรวจโท พงษ์ชัย วราชาติ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๑. พลเอก รัชสาทรย์ แซ่มเชื้อ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๒. นายสมศักดิ์ โชติรัตน์ศิริ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๓. นางเสาวณี สุวรรณชีพ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๔. พลอากาศเอก ดรีทศ สนั่นแจ้ง | กรรมการ |
| ๑๕. คุณพรทิพย์ จาละ | กรรมการ |
| ๑๖. นายวรพล ไสคดียานุรักษ์ | กรรมการ |
| ๑๗. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยมะ | กรรมการ |

๑๘. พลเอก สมหมาย เกาฏีระ	กรรมการ
๑๙. พลอากาศเอก สฤษดิ์พงษ์ โกมุทานนท์	กรรมการ
๒๐. นายสุพันธ์ มงคลสุธี	กรรมการ
๒๑. พลเรือเอก อมรเทพ ณ บางช้าง	กรรมการ
๒๒. พลอากาศเอก อานนท์ จารยะพันธ์	กรรมการ
๒๓. นายอำพน กิตติอำพน	กรรมการ

● ในคราวประชุมคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๗ วันพุธที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินขึ้น โดยให้มีอำนาจหน้าที่พิจารณา ศึกษา วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติ นโยบายและมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน การบริหารกิจการที่รัฐมีรายได้ และการบริหารจัดการทรัพย์สินของแผ่นดิน รวมทั้งศึกษา วิเคราะห์ และเสนอแนะให้การบังคับใช้กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน การบริหารกิจการที่รัฐมีรายได้และการบริหารจัดการทรัพย์สินของแผ่นดิน เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตลอดจนกำกับดูแล ตรวจสอบ และดำเนินการสอบสวนเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน การบริหารกิจการที่รัฐมีรายได้ และการบริหารจัดการทรัพย์สินของแผ่นดิน อีกทั้งให้มีอำนาจหน้าที่พิจารณาเรื่องร้องเรียนตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ และปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการมอบหมาย โดยคณะอนุกรรมการ ประกอบด้วย

อนุกรรมการ

๑. นายศิริพล ยอดเมืองเจริญ	ประธานคณะอนุกรรมการ
๒. พลเอก รังสathy แซ่มเชื้อ	รองประธานคณะอนุกรรมการ
๓. นายวิฑูรย์ บุญญสถิตย์	รองประธานคณะอนุกรรมการ
๔. นายดำริ สุโขธินัง	อนุกรรมการ
๕. นางพรนภา ไทยเจริญ	อนุกรรมการ
๖. นายราเชนทร์ พจนสุนทร	อนุกรรมการ
๗. นายวินัย วิฑูรย์การเวช	อนุกรรมการ
๘. นายวีระชัย นพสุวรรณวงศ์	อนุกรรมการ
๙. นายสุชาติ ปลื้มอารมย์	อนุกรรมการ
๑๐. นางวิวรรณ บุญยประทีปรัตน์	อนุกรรมการและเลขานุการ

ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ

๑. ศาสตราจารย์สม จาตุศรีพิทักษ์
๒. นายสุพันธ์ มงคลสุธี
๓. นายพรสิทธิ์ ศรีอรทัยกุล
๔. นางสาววิไลพร ลีวเกษมสานต์

๕. นางศรีวรรณ เจียรวัฒน์ชัย
๖. นายเพิ่มศักดิ์ สัจจะเวท
๗. นายรักษา พุทธิรักษา
๘. นายนิติรุจน์ รัตนกิตติพงษ์

ในการนี้ เพื่อให้การจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน การบริหารกิจการที่รัฐมีรายได้ และการบริหารจัดการทรัพย์สินของแผ่นดินของหน่วยงานต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบทบาทอำนาจหน้าที่ของกรมศุลกากร กรมสรรพสามิต และกรมสรรพากร เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น คณะอนุกรรมการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินจึงได้มีการพิจารณาศึกษาผลกระทบมาตรการผ่านแดน-ถ่ายลำของประเทศต่อการจัดเก็บภาษีสินค้า และจากการพิจารณาศึกษากรณีดังกล่าว ทำให้คณะอนุกรรมการได้รับทราบข้อมูล ข้อเท็จจริงในเชิงลึกมากขึ้น คณะอนุกรรมการจึงได้จัดทำรายงานผลการพิจารณาศึกษาเสนอต่อคณะกรรมการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อพิจารณา

ทั้งนี้ ในคราวประชุมคณะกรรมการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๗/๒๕๕๙ วันพุธที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้พิจารณารายงานของคณะอนุกรรมการแล้วมีมติเห็นชอบด้วย โดยปรากฏผลการพิจารณาศึกษา ดังนี้

● **ที่ประชุมคณะกรรมการได้มีมติแต่งตั้ง** นางสุภาพร วิเชียรเพชร วิทยากรชำนาญการพิเศษ สำนักกรรมการ ๑ ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการประจำคณะกรรมการ ตามข้อบังคับการประชุม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗ ข้อ ๙๑ วรรคสาม

● **หน่วยงาน/บุคคลที่คณะกรรมการได้เชิญมาให้ข้อมูล ข้อเท็จจริงและความเห็นต่อคณะอนุกรรมการ**

กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

- | | |
|--------------------------------|--|
| ๑. นายจำเริญ โพธิยอด | รองอธิบดี |
| ๒. นายวิจักขณ์ อภิรักษนันท์ชัย | รองอธิบดี |
| ๓. นายชัยฤทธิ์ แพทย์สมาน | ผู้อำนวยการสำนักงานสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร |
| ๔. นางกฤติกา ปันประเสริฐ | ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย |
| ๕. นางกัลยา อริยฉัตรกุล | ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายและระเบียบพิธีการศุลกากร |
| ๖. นายนริศ จ้ายหนองบัว | นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ |
| ๗. นายวิษณุ วงศ์เสาวรภัย | นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ |

กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง

๑. นางสาววิไล ตันตินันท์ธนา
๒. นายณัฐกร อุเทนสุต
๓. นายค่านวณ รอดคำ
๔. นายภูติศ จันทน์ขาว

ที่ปรึกษาด้านยุทธศาสตร์
ผู้อำนวยการสำนักแผนภาษี
นักวิชาการภาษีชำนาญการพิเศษ
นักวิชาการภาษีชำนาญการ

กรมสรรพากร กระทรวงการคลัง

๑. นายมานิต นิธิประทีป
๒. นายชัชวาลย์ รูปสูง
๓. นายศุภโชค ยิ้มประเสริฐ
๔. นางสาวจิตร์ ฉันททอง
๕. นายเนติศักดิ์ บุญทอง
๖. นายสัญญาชัย อ้นทองสุข

ที่ปรึกษาด้านยุทธศาสตร์การจัดเก็บภาษี
(กลุ่มธุรกรรมทางการเงินการธนาคาร)
นักวิชาการภาษีชำนาญการพิเศษ
นักวิชาการภาษีชำนาญการพิเศษ
นักตรวจสอบภาษีชำนาญการพิเศษ
นิติกรชำนาญการ
นิติกรชำนาญการ

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

๑. นายสุชาติ กลิ่นสุวรรณ
๒. นายฉันทพงษ์ เชิดชู
๓. นางสาววรรณิ์ เกิดสินธ์ชัย
๔. นางบุศรา วงศ์กำแหง
๕. นายอนุวัฒน์ วงศ์จำรัส
๖. นางสาวนงลักษณ์ วงศ์สุขสิริเดชา
๗. นายกนิษฐัฐ์ เจียมรุจีกุล
๘. นายชัยรัตน์ พรสวัสดิ์
๙. นางสาวฐิติมา นิวาสะบุตร
๑๐. นายบัญญัติ คันธา
๑๑. นายอดิเรก แต่งทอง
๑๒. นางสาวบุปผา ศรีเจริญ
๑๓. นายยุทธนา ไม้วงศ์

รองอธิบดี
ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่ง
กรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕
ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐาน
งานทะเบียนและภาษีรถ
ผู้อำนวยการสำนักบริหารการคลัง
และรายได้
ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
ผู้อำนวยการกองแผนงาน
หัวหน้าส่วนทะเบียนรถยนต์
หัวหน้าส่วนทะเบียนรถยนต์
รักษาการหัวหน้าส่วนการเงิน
หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบทะเบียน
และภาษีรถ
หัวหน้ากลุ่มกฎหมายและระเบียบ ๑
รักษาการในตำแหน่งหัวหน้ากลุ่ม
พัฒนาระบบทะเบียนและภาษีรถ
นิติกรชำนาญการ

๑๔. นางสาวอริสา วีระศิลป์ชัย
๑๕. นางสาวอำไพ เพชรนที
๑๖. นางสาวศศิวิรา เลหาสุรโยธิน

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

๑. นายชาติชาย ช่างชิง
๒. นางสาวมัลลิกา นวนเกิด
๓. นายพิสิษฐ์ ลัมผล
๔. นายมนูน อักษรจันทร์
๕. นายชวลิต สุพลแท้
๖. นายเมธา กมลโชติ
๗. นายสมกิตต์ กิตติโควิชญ์
๘. นางรวีวรรณ ไพศักดิ์
๙. นางสาวสว่างศรี แก้วศรีทอง

กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

๑. นายอดุลย์ โชตินิสากรณ์
๒. นายเกียรติ รัชโน
๓. นางสาวปรีชญา พุดน้อย
๔. นายสฤกษ์ สรรพอาษา
๕. นายไพโรจน์ ปฐมวัฒน์
๖. นางพรวดี แสงทับทิม
๗. นายประดิษฐากร กสิวัฒน์
๘. นายภาสกร มณีवास
๙. นางวรวพร ชลานนท์นิวัฒน์
๑๐. นางสาวสุธินี วัฒนา
๑๑. นางสาวอุษา ชมพูชาติ
๑๒. นายประดิษฐ์ กสิรัตน์
๑๓. นางสาวธนกร ช่างอินทร์

กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

- นายวรวิทย์ สิงห์อินทร์

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

๑. นายพัชรดิษฐ์ สิ้นสวัสดิ์
๒. นายศุภสวัสดิ์ นาคสุทธิ

- นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ

- วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา
นักวิทยาศาสตร์ชำนาญการพิเศษ
เศรษฐกรชำนาญการพิเศษ
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
วิศวกรโยธาชำนาญการ
วิศวกรโยธาชำนาญการ
นักวิชาการการเงินและบัญชีชำนาญการ
นักวิชาการการเงินและบัญชีชำนาญการ

- รองอธิบดี
รองอธิบดี
ผู้อำนวยการกองบริหารการค้าสินค้าทั่วไป
รักษาการแทนผู้อำนวยการกองกฎหมาย
นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ
นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ
นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ
นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ
นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ
นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ
นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ
นิติกรชำนาญการ
นักวิชาการพาณิชย์ปฏิบัติการ
นักวิชาการพาณิชย์ปฏิบัติการ

- นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ

- กรรมการคณะกรรมการกลุ่มการค้า
ชายแดนและข้ามแดน
เจ้าหน้าที่ฝ่ายการค้าและความร่วมมือ
กับภาครัฐ

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

- | | |
|-----------------------------|--|
| ๑. นายวิริยะ ลิขิตวงศ์ | กรรมการสายงานส่งเสริมการค้า
ชายแดน |
| ๒. นางสาวณัฐฉัตร จังคนิภาพร | เจ้าหน้าที่ฝ่ายส่งเสริมการค้า
และการลงทุน |

สมาคมผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้ว

- | | |
|------------------------------|-------------------------------|
| ๑. นายธนบุลย์ จิระไตรลักษณ์ | นายกสมาคมฯ |
| ๒. นายวิชัย สุวรรณศิลา | รองนายกสมาคมฯ |
| ๓. นายวิชัยยุทธ เหลืองสุวรรณ | รองนายกสมาคมฯ |
| ๔. นายภิญโญ ธนวัชรภรณ์ | เลขาธิการสมาคมฯ |
| ๕. นายนพดล นิลธรรมชาติ | ที่ปรึกษาสมาคมฯ |
| ๖. นายวิสุทธิ์ เหมพรรณไพเราะ | สมาชิกและผู้ร่วมก่อตั้งสมาคมฯ |
| ๗. นางสาวพวงชมพู ปาละกุล | สมาชิกและผู้ประสานงานสมาคมฯ |

สมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย

- | | |
|------------------------|-------------------|
| - นายวิสูตร วิเศษจินดา | ผู้อำนวยการสมาคมฯ |
|------------------------|-------------------|

สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

- | | |
|----------------------|------------|
| - นายธนวัฒน์ คุ่มสิน | นายกสมาคมฯ |
|----------------------|------------|

สมาคมจักรยานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์

- | | |
|------------------------|-------------------|
| - นายณัฐพงศ์ โลหิตนาวี | เจ้าหน้าที่สมาคมฯ |
|------------------------|-------------------|

● **จำนวนครั้งที่มีการประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาของคณะอนุกรรมการ**

คณะอนุกรรมการด้านการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดินได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาผลกระทบมาตรการผ่านแดน-ถ่ายลำของประเทศต่อการจัดเก็บภาษีสินค้า จำนวน ๙ ครั้ง ดังนี้

- ครั้งที่ ๑ วันพุธที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๘ คณะกรรมการได้เชิญ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก และนายกสมาคมผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้ว รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมกับคณะอนุกรรมการ ทั้งนี้ ในวันประชุมดังกล่าว อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ได้มอบหมายให้ นายสุชาติ กลิ่นสุวรรณ รองอธิบดี และคณะ เข้าร่วมประชุมแทน สำหรับในส่วนของสมาคมผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้ว นายธนบุลย์ จิระไตรลักษณ์ นายกสมาคมฯ และคณะ ได้เข้าร่วมประชุม

- ครั้งที่ ๒ วันพุธที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๕๘ คณะกรรมการได้เชิญ อธิบดีกรมศุลกากร อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ และนายกสมาคมผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้ว รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมกับคณะอนุกรรมการ ทั้งนี้ ในวันประชุมดังกล่าว อธิบดีกรมศุลกากร ได้มอบหมายให้ นายชัยฤทธิ์ แพทย์สมาน ผู้อำนวยการสำนักงานสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร เข้าร่วมประชุมแทน สำหรับในส่วนของกรมการค้าต่างประเทศ อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ ได้มอบหมายให้ นายอดุลย์

โชตินิสากรณ์ รองอธิบดี และคณะ เข้าร่วมประชุมแทน และในส่วนของสมาคมผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้ว นายธนบุลย์ จิระไตรลักษณ์ นายกสมาคมฯ และคณะ ได้เข้าร่วมประชุม

- ครั้งที่ ๓ วันพุธที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๘ คณะกรรมการได้เชิญ อธิบดีกรมสรรพสามิต และอธิบดีกรมสรรพากร รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมกับคณะอนุกรรมการฯ ทั้งนี้ ในวันประชุมดังกล่าว อธิบดีกรมสรรพสามิต ได้มอบหมายให้ นางสาววิไล ตันตินันท์ธนา ที่ปรึกษาด้านยุทธศาสตร์ และคณะ เข้าร่วมประชุมแทน สำหรับในส่วนของกรมสรรพากร อธิบดีกรมสรรพากร ได้มอบหมายให้ นายมานิต นิธิประทีป ที่ปรึกษาด้านยุทธศาสตร์การจดทะเบียนภาษี (กลุ่มธุรกรรมทางการเงิน การธนาคาร) และคณะ เข้าร่วมประชุมแทน

- ครั้งที่ ๔ วันพุธที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๘ คณะกรรมการได้เชิญ ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมกับคณะอนุกรรมการฯ ทั้งนี้ ในวันประชุมดังกล่าว ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ได้มอบหมายให้ นายพัชรดิษฐ์ สินสวัสดิ์ กรรมการคณะกรรมการกลุ่มการค้าชายแดนและข้ามแดน และคณะ เข้าร่วมประชุมแทน สำหรับในส่วนของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้มอบหมายให้ นายวิริยะ ลิขิตวงศ์ กรรมการสายงานส่งเสริมการค้าชายแดน และคณะ เข้าร่วมประชุมแทน

- ครั้งที่ ๕ วันพุธที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ คณะกรรมการได้เชิญ อธิบดีกรมศุลกากร และอธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมกับคณะอนุกรรมการฯ ทั้งนี้ ในวันประชุมดังกล่าว อธิบดีกรมศุลกากร ได้มอบหมายให้ นายจำเริญ โพธิยอด รองอธิบดี และคณะ เข้าร่วมประชุมแทน สำหรับในส่วนของกรมการค้าต่างประเทศ อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ ได้มอบหมายให้ นายเกียรติ รัชโน รองอธิบดี และคณะ เข้าร่วมประชุมแทน

- ครั้งที่ ๖ วันพุธที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๕๘ คณะกรรมการได้เชิญ นายกสมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมกับคณะอนุกรรมการฯ ทั้งนี้ ในวันประชุมดังกล่าว นายกสมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย ได้มอบหมายให้ นายวิสูตร วิเศษจินดา ผู้อำนวยการสมาคมฯ เข้าร่วมประชุมแทน

- ครั้งที่ ๗ วันพุธที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๕๘ คณะกรรมการได้เชิญ นายกสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย และนายกสมาคมจักรยานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ รวมทั้งผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมกับคณะอนุกรรมการฯ ทั้งนี้ ในวันประชุมดังกล่าว นายธนวัฒน์ คัมสิน นายกสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ได้เข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง สำหรับในส่วนของสมาคมจักรยานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ นายกสมาคมฯ ได้มอบหมายให้ นายณัฐพงศ์ โลหิตนาวี เจ้าหน้าที่สมาคมฯ เข้าร่วมประชุมแทน

- ครั้งที่ ๘ วันพุธที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ คณะกรรมการได้เชิญ อธิบดีกรมศุลกากร อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก และอธิบดีกรมทางหลวง รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมกับคณะอนุกรรมการฯ ทั้งนี้ ในวันประชุมดังกล่าว อธิบดีกรมศุลกากร ได้มอบหมายให้ นายจำเริญ โพธิยอด รองอธิบดี และคณะ เข้าร่วมประชุมแทน สำหรับในส่วนของกรมการค้าต่างประเทศ อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ ได้มอบหมายให้ นางสาวปรีชญา พุดน้อย ผู้อำนวยการกองบริหารการค้าสินค้าทั่วไป และคณะ เข้าร่วมประชุมแทน และในส่วนของกรมการขนส่ง

ทางบก อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ได้มอบหมายให้ นายฉันทพงศ์ เชิดชู ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่ง กรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕ และคณะ เข้าร่วมประชุมแทน นอกจากนี้ ในส่วนของกรมทางหลวง อธิบดีกรมทางหลวง ได้มอบหมายให้ นายชาติชาย ช่วงชิง วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา และคณะ เข้าร่วมประชุมแทน

- ครั้งที่ ๙ วันพุธที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๙ คณะกรรมการได้เชิญ อธิบดีกรมศุลกากร และอธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมกับคณะอนุกรรมการ ทั้งนี้ ในวันประชุมดังกล่าว อธิบดีกรมศุลกากร ได้มอบหมายให้ นายวิจักขณ์ อภิรักษ์นันท์ชัย รองอธิบดี และคณะ เข้าร่วมประชุมแทน สำหรับในส่วนของกรมการค้าต่างประเทศ อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ ได้มอบหมายให้ นายอดุลย์ โชตินิสากรณ์ รองอธิบดี และคณะ เข้าร่วมประชุมแทน

● ความเป็นมาของการศึกษา

สืบเนื่องจากการเดินทางไปศึกษาดูงานของคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ณ ด้านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก และจังหวัดแม่ฮ่องสอน เมื่อวันที่ ๓๐ มกราคม - ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ คณะกรรมการพบว่า

๑. มีรถยนต์มือสอง รถจักรยานยนต์ รถจักรยานเป็นจำนวนมากอยู่ที่ชายแดนด้านศุลกากรแม่สอด อยู่ในพื้นที่ลักษณะคล้ายคลังสินค้า และมีการซื้อขายเกิดขึ้นในเขตชายแดนของประเทศไทย โดยทั้งคนไทยและคนต่างด้าวและนำข้ามแดนไปยังประเทศเมียนมาร์ เป็นรถที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ โดยผ่านพิธีการศุลกากรตามประกาศถ่ายลำผ่านแดน จากประเทศที่สามผ่านประเทศไทยเพื่อไปจำหน่ายยังประเทศเมียนมาร์ เป็นรถยนต์มือสองโดยได้รับการยกเว้นภาษีอากรตามประกาศกรมศุลกากร

๒. ข้อเท็จจริงปรากฏว่าสินค้าถ่ายลำผ่านแดนบางส่วนไม่มีการนำผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรจริง มีการลักลอบซื้อขายเพื่อใช้ภายในประเทศเพื่อหลีกเลี่ยงภาษีส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการรถยนต์มือสองภายในประเทศที่ดำเนินการถูกต้องตามกฎหมาย แม้กรมศุลกากรจะพยายามผลักดันให้มีการผ่านแดนสินค้าเหล่านี้ออกไปนอกราชอาณาจักร โดยเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๗ ที่เพิ่มบทนิยามคำว่า “การผ่านแดน” และ “การถ่ายลำ” และระเบียบว่าด้วย “ของตกค้าง” ให้ชัดเจน โดยมีมาตรการควบคุมกำกับดูแลการส่งออกนำเข้าสินค้าตามประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๐/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน และประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๑/๒๕๕๕ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ ที่เพิ่มบทเฉพาะกาล โดยของผ่านแดนที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ก่อนวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ และยังมีได้ส่งออกนอกราชอาณาจักร ให้ดำเนินการส่งออกของผ่านแดนนั้นออกไปภายใน ๙๐ วัน นับแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ หากของผ่านแดนนั้นยังไม่มีมีการส่งออกไปเกิน ๙๐ วัน ให้ถือว่าของผ่านแดนนั้นไม่ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด กรมศุลกากรสามารถเข้าตรวจยึดนำออกประมูลขายเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักรได้ แต่ในทางปฏิบัติได้มีการดำเนินการอย่างจริงจัง มีการผ่อนผันระยะเวลาให้ผู้ประกอบการสินค้าถ่ายลำผ่านแดนเหล่านี้เป็นระยะ ๆ อาทิ กรณีสถานการณ์ที่เกิดขึ้นบริเวณด้านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก มีข้อมูลเกี่ยวกับการถ่ายลำผ่านแดนรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน ซึ่งตกค้างอยู่ในประเทศไทย ดังนี้ กรณีการถ่ายลำ ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ มีรถยนต์ตกค้างจำนวน ๔๑๔ คัน รถจักรยานตกค้างจำนวน ๓,๙๔๑ คัน ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีรถยนต์ตกค้างจำนวน

๔๔๙ คัน รถจักรยานยนต์ตักจำนวน ๗๘ คัน รถจักรยานตักจำนวน ๕,๙๑๓ คัน กรณีการผ่านแดน
ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีรถยนต์ตักจำนวน ๕,๑๐๖ คัน รถจักรยานยนต์ตักจำนวน ๓,๔๗๒ คัน
 รถจักรยานตักจำนวน ๔๔,๕๘๘ คัน ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ (ต.ค. ๕๘ - ๙ ก.พ. ๕๙) มีรถยนต์ตัก
 จำนวน ๒,๑๕๗ คัน รถจักรยานยนต์ตักจำนวน ๒๖๓ คัน รถจักรยานตักจำนวน ๑๓๓,๑๖๐ คัน

๓. ข้อมูลรายการสินค้าที่ใช้พิธีการถ่ายลำและผ่านแดนจากแผ่นซีดีข้อมูลของกรมศุลกากร พบว่า สินค้าที่ถ่ายลำและผ่านแดนเป็นรายการสินค้าทุกประเภท และบางรายการก็เป็นสินค้านำเข้า ๘ รายการของกระทรวงพาณิชย์ เช่น เครื่องยนต์ ส่วนประกอบรถยนต์ และอุปกรณ์ที่ใช้แล้วของ รถจักรยานยนต์ ยางรถยนต์ที่ใช้แล้ว หลายรายการก็เป็นสินค้านำเข้า-ส่งออก เช่น สินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้า ๑๗ รายการ เช่น รถยนต์ใช้แล้ว รถจักรยานยนต์ใช้แล้ว ดังที่เป็นประเด็นปัญหาอยู่ สินค้าที่ต้องชำระค่าธรรมเนียมพิเศษการนำเข้า ๓ รายการ สินค้าเปิดตลาดตามข้อตกลง WTO ๒๒ รายการ เช่น น้ำมันปาล์ม สินค้าที่ต้องขออนุญาตส่งออก ๑๘ รายการที่มีทั้งสินค้าเกษตร เช่น ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาลทราย ซึ่งล้วนแต่เป็นรายการสินค้าที่อ่อนไหว มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของชาติโดยรวม ตั้งแต่เกษตรกร โรงงานอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งระบบ รวมถึงผู้บริโภค ซึ่งหมายถึงประชาชนทั้งประเทศ ทำให้รัฐบาลต้องใช้งบประมาณของรัฐในการออกมาตรการให้ความช่วยเหลือ การแทรกแซงราคาสินค้า การชดเชยรายได้การให้สินเชื่อเกษตรกร หรือผู้ประกอบการ ซึ่งส่วนใหญ่เป็น SMEs และวนเวียนอยู่กับการแก้ไขปัญหาเหล่านี้ซ้ำแล้วซ้ำเล่าทุก ๆ ปี

๔. ในขณะที่กรมศุลกากรมีเจตนารมณ์ในการปรับปรุงแก้ไขระเบียบพิธีการศุลกากร เพื่ออำนวยความสะดวก และสอดคล้อง เรียบง่าย โดยพัฒนาระบบการผ่านแดนของอาเซียนภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Framework Agreement to the Facilitation of Goods in Transit) โดยอยู่บนพื้นฐานของ IT Technique เรียกว่า “ASEAN Customs Transit System” ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน Kyoto Convention และถือว่าการผ่านแดนมีเจตนาเพื่อขนของผ่านดินแดน มิใช่การนำเข้าปกติ จึงไม่มีการเก็บภาษีศุลกากร โดยไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบที่มีต่อประเทศชาติโดยส่วนรวม ทั้ง ๆ ที่พันธกิจหลักของกรมศุลกากร มีหน้าที่ดูแลเก็บภาษีอากรจากสินค้านำเข้าและส่งออกเพื่อนำรายได้เข้าภาครัฐมาใช้ในการพัฒนาประเทศ

๕. กระทรวงพาณิชย์ ในฐานะผู้กำกับดูแลพระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยกำหนดรายการสินค้าควบคุมการนำเข้าส่งออกภายใต้พระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. ๒๕๒๒ มีเป้าหมายเพื่อดูแลความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สาธารณประโยชน์ อุตสาหกรรมภายในประเทศ เกษตรกร และความปลอดภัยด้านสุขอนามัย ต้องมีการขึ้นทะเบียนขออนุญาตในการส่งออกหรือนำเข้า ตรวจสอบความปลอดภัยทั้งเรื่องพืชและสัตว์ หรือกำหนดปริมาณนำเข้าตามพันธกรณี อยู่ในระหว่างแก้ไขกฎหมายครั้งนี้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันที่มีการขนส่งสินค้าผ่านแดน เพื่อส่งออกไปประเทศอื่นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงควรมีกฎหมายกำกับดูแลให้ชัดเจนและรัดกุมมากขึ้น เพื่อเป็นการจัดระเบียบ ป้องกันการใช้วิธีการนำผ่านเป็นช่องทางในการลักลอบส่งออกหรือนำเข้าสินค้า ส่งผลให้เกิดมาตรฐาน และสร้างความโปร่งใส ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการเตรียมความพร้อมการเปิดเขตการค้าเสรี และยังช่วยปกป้องผลประโยชน์ของรัฐ โดยสาระสำคัญในการแก้ไข คือ การเพิ่มนิยาม

การนำผ่าน ให้หมายถึงนำหรือส่งสินค้าผ่านราชอาณาจักร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่ง นอกราชอาณาจักร ไม่ว่าจะมีการพักสินค้า การเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ หรือการเพิ่ม หรือเปลี่ยนภาชนะ บรรจุสินค้าในราชอาณาจักรเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง แต่ต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ในประเทศ เพื่อให้ สอดรับกับพิธีการระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน และสอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศที่ไทย เป็นสมาชิก เช่น อนุสัญญาและธรรมนูญว่าด้วยเสรีภาพแห่งการผ่านแดน ความตกลง GATT ว่าด้วยภาษี ศุลกากรและการค้า เป็นต้น

คณะกรรมการจึงตั้งข้อสังเกตจากการเดินทางในครั้งนั้นว่า ระเบียบพิธีการของ กรมศุลกากรตามประกาศถ่ายสำและผ่านแดน ได้ดำเนินการไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ได้แก้ไข เพิ่มเติมแล้วหรือไม่ เหตุใดจึงมีของตกค้าง และการกำหนดระยะเวลา ๙๐ วันในระเบียบว่าด้วยของ ตกค้าง สอดคล้องหรือขัดแย้งกับพระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักร ซึ่งสินค้า (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยมีผลกระทบต่อเกษตรกร ผู้ประกอบการ หรืออุตสาหกรรม ทั้งระบบรวมหรือระบบเศรษฐกิจของประเทศหรือไม่ อย่างไร เพื่อหาแนวทางหรือมาตรการต่าง ๆ ในการ เพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บรายได้ของแผ่นดิน อันพึงจะได้จากสินค้าเหล่านี้ และการแก้ไขหรือป้องกัน ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมและผู้ประกอบการภายในประเทศ โดยเฉพาะการเพิ่มขีดความสามารถในการ แข่งขันของผู้ประกอบการในประเทศและการแข่งขันทางการค้าอย่างเป็นธรรม และปกป้องผลประโยชน์ ของชาติ โดยใช้กรณีรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยานใช้แล้ว และน้ำมันปาล์ม เป็นกรณีศึกษา

● ผลการพิจารณาศึกษา

จากการประชุมหารือกับหน่วยงานต่าง ๆ คณะอนุกรรมการได้รับทราบข้อมูลจาก หน่วยงานต่าง ๆ โดยสรุปได้ดังนี้

๑. กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก

๑.๑ พระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยกำหนดรายการสินค้าควบคุมการนำเข้าส่งออกภายใต้พระราชบัญญัติ การส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. ๒๕๒๒ มีเป้าหมายเพื่อดูแล ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สาธารณประโยชน์ อุตสาหกรรมภายในประเทศ เกษตรกร และความปลอดภัย ด้านสุขอนามัย ต้องมีการขึ้นทะเบียนขออนุญาตในการส่งออกหรือนำเข้า ตรวจสอบความปลอดภัย ทั้งเรื่องพืชและสัตว์ หรือกำหนดปริมาณนำเข้าตามพันธกรณี ประกอบด้วย

สินค้าที่มีมาตรการนำเข้า-ส่งออกของประเทศไทย

สินค้าที่มีมาตรการห้ามหรือควบคุมการนำเข้า-ส่งออก รวม ๘ รายการ ประกอบด้วย (๑) สินค้าปลอมหรือเลียนแบบเครื่องหมายการค้า (๒) สินค้าละเมิดลิขสิทธิ์ (๓) บารากู และบารากูไฟฟ้าหรือบุหรีไฟฟ้า (๔) เครื่องเล่นเกม (๕) ช้าง (๖) โบราณวัตถุ (๗) เทวรูปและพระพุทธรูป และ (๘) สารกาเฟอีน เนื่องจากเป็นสินค้าอ่อนไหว หรือมีความเสี่ยงหากหลุดลอดเข้ามาภายในประเทศ อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคง ศิลธรรมอันดีของประชาชน ชีวิตและสุขภาพของมนุษย์ ศิลปวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ หรือค่านิยมทางโบราณคดี หรือทรัพย์สินทางการค้า หรืออุตสาหกรรมของประเทศได้

สินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้า (จำนวน ๑๗ รายการ)

ประกอบด้วย (๑) ยาเภสัชเคมีภัณฑ์ เกลือของเภสัชเคมีภัณฑ์ และเภสัชเคมีภัณฑ์ กึ่งสำเร็จรูป (๒) สารเคลือบผิวเตอรอล (๓) สารอัลบิวเตอรอลหรือซัลบิวตามอล (๔) ชิ้นส่วนเครื่อง แต่งกายเฉพาะที่ยังไม่สำเร็จรูป (๕) หิน (๖) รถยนต์ใช้แล้ว (๗) รถจักรยานยนต์ใช้แล้ว (๘) รถยนต์บรรทุก คนโดยสารที่ใช้แล้ว (๙) เครื่องยนต์ดีเซลที่ใช้แล้ว (๑๐) ทองคำ (๑๑) เหมืองโลหะ (๑๒) โบราณวัตถุ (๑๓) เครื่องจักรที่สามารถใช้เพื่อประโยชน์ในการละเมิดลิขสิทธิ์เพลง วีดีโอเทป และแผ่นซีดี (๑๔) เครื่องพิมพ์รื่องลึกหรือเครื่องพิมพ์อินทาลโย และเครื่องถ่ายภาพเอกสารชนิดสอดสี (๑๕) เศษ เศษตัด และของที่ใช้ไม่ได้ซึ่งเป็นพลาสติก (๑๖) เลื่อยโซ่ (๑๗) ปลาปนชนิดโปรตีนต่ำกว่า ๖๐%

สินค้าที่ต้องชำระค่าธรรมเนียมพิเศษการนำเข้า (จำนวน ๓ รายการ)

ประกอบด้วย (๑) ปลาปนชนิดโปรตีนตั้งแต่ร้อยละ ๖๐ ขึ้นไป (๒) ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ (๓) กากถั่วเหลือง

สินค้าเปิดตลาดตามข้อตกลง WTO (จำนวน ๒๒ รายการ)

ประกอบด้วย (๑) น้ำมันดิบและเครื่องตีประเภทนมปรุงแต่ง (๒) นมผงขาดมันเนย (๓) หัวมันฝรั่ง (๔) หอมหัวใหญ่ (๕) กระเทียม (๖) มะพร้าว (๗) ลำไยแห้ง (๘) เมล็ดกาแฟ (๙) ชา (๑๐) พริกไทย (๑๑) ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ (๑๒) ข้าว (๑๓) เมล็ดถั่วเหลือง (๑๔) เนื้อมะพร้าวแห้ง (๑๕) เมล็ดพันธุ์หอมหัวใหญ่ (๑๖) น้ำมันถั่วเหลือง (๑๗) น้ำมันปาล์ม และน้ำมันเนื้อในเมล็ดปาล์ม (๑๘) น้ำมันมะพร้าว (๑๙) น้ำตาล (๒๐) ผลิตภัณฑ์กาแฟ (๒๑) กากถั่วเหลือง (๒๒) เส้นไหมดิบ

สินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรอง/ขึ้นทะเบียนประกอบการนำเข้า

ประกอบด้วย (๑) น้ำมันแนฟทา (๒) น้ำมันเบนซิน (๓) น้ำมันก๊าด (๔) น้ำมันดีเซล หมุนเร็ว (๕) ก๊าซปิโตรเลียม (๖) เพชรที่ยังไม่ได้เจียรไน (๗) ไม้และไม้แปรรูปทุกชนิดรวมทั้งสิ่งประดิษฐ์ เครื่องใช้หรือสิ่งอื่นใดที่ทำด้วยไม้ (๘) ปลาทุ่นชนิดครีบเหลืองและผลิตภัณฑ์ (๙) ภาชนะเซรามิกและ ภาชนะโลหะเคลือบที่ใช้บรรจุอาหาร

สินค้าที่ต้องขออนุญาตส่งออก (จำนวน ๑๘ รายการ) ประกอบด้วย

สินค้าเกษตรกรรม ได้แก่

(๑) ข้าว (๒) ข้าวส่งออกภายใต้โควตาภาษีของสหภาพยุโรป (๓) ผลิตภัณฑ์ มันสำปะหลัง (๔) กาแฟ (๕) กากถั่ว (๖) ไม้และไม้แปรรูป (๗) ถ่านไม้ (๘) ช้าง (๙) กุ้งกุลาดำมีชีวิต (๑๐) ปลาทะเลสวยงามที่มีชีวิต (๑๑) หอยมุกและผลิตภัณฑ์

สินค้าอุตสาหกรรม ได้แก่

(๑๒) น้ำตาลทราย (๑๓) ถ่านหิน (๑๔) ทองคำ (๑๕) เทวรูป (๑๖) พระพุทธรูป (๑๗) แร่ที่มีทรายเป็นส่วนประกอบ (๑๘) สินค้ารี-เอ็กซ์พอร์ต

สินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรอง/ขึ้นทะเบียน/ขึ้นบัญชีประกอบการส่งออก (จำนวน ๑๐ รายการ)

ประกอบด้วย (๑) ผัก และผลไม้ (๒) ดอกกล้วยไม้ (๓) ลำไย (๔) ทูเรียน (๕) กุ้ง ปลาหมึกและผลิตภัณฑ์ (๖) ปลาทุ่นบรรจุภาชนะอัดลม (๗) สับปะรดกระป๋อง (๘) เครื่องนุ่งห่ม ด้าย ผ้าวสีน และผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นที่มีใช้เครื่องนุ่งห่ม (๙) รถยนต์และชิ้นส่วนของรถยนต์ที่ส่งออกไปได้ทุกวัน (๑๐) เพชรที่ยังไม่ได้เจียรไน

๑.๒ ประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๐/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน และประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๑/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำ โดยมีเจตนารมณ์เพื่ออำนวยความสะดวก และสอดคล้อง เรียบง่าย โดยพัฒนาระบบการผ่านแดนของอาเซียนภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Framework Agreement to the Facilitation of Goods in Transit) สำคัญโดยสรุปคือ

๑. มีวัตถุประสงค์เพื่อขนส่งของผ่านราชอาณาจักร จากท่าเรือที่แห่งหนึ่งที่ขนส่งเข้ามา ไปยังท่าเรือที่อีกแห่งที่ขนส่งของออกไปภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร ไม่ว่าจะการขนส่งนั้นมีการขนถ่ายของเพื่อเปลี่ยนยานพาหนะ การเก็บรักษาของในคลังสินค้า การเปลี่ยนภาชนะบรรจุของเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง หรือการเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่งของด้วยหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ จะต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ซึ่งของนั้นในราชอาณาจักร

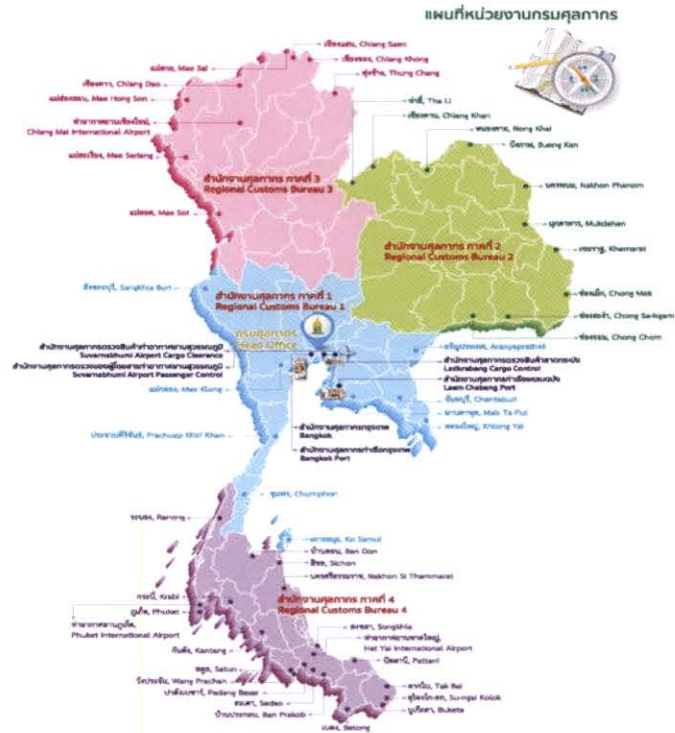
๒. สามารถผ่านเข้าและผ่านออกได้ทุกสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร ยกเว้นสถานที่ตรวจและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเพื่อการส่งออก (สตส.)

ปัจจุบันมีด่านศุลกากรของไทยที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบด้วย มาเลเซีย เมียนมาร์ ลาว และกัมพูชา จำนวน ๓๓ ด่าน ดังนี้

- ไทย-มาเลเซีย จำนวน ๘ ด่าน ได้แก่ ด่านบ้านประกอบ ด่านสะเดา ด่านตากใบ ด่านสุไหง โก-ลก ด่านเบตง ด่านบูเก๊ะตา และด่านวังประจัน
- ไทย-เมียนมาร์ จำนวน ๙ ด่าน ได้แก่ ด่านประจวบคีรีขันธ์ ด่านเชียงใหม่ ด่านแม่สาย ด่านสังขละบุรี ด่านแม่ฮ่องสอน ด่านแม่สะเรียง ด่านเชียงดาว ด่านแม่สอด และด่านระนอง
- ไทย-ลาว จำนวน ๑๑ ด่าน ได้แก่ ด่านเชียงใหม่ ด่านหนองคาย ด่านบึงกาฬ ด่านนครพนม ด่านมุกดาหาร ด่านท่าลี่ ด่านเชียงคาน ด่านช่องเม็ก ด่านเขมราฐ ด่านเชียงของ และด่านทุ่งช้าง
- ไทย-กัมพูชา จำนวน ๕ ด่าน ได้แก่ ด่านอรัญประเทศ ด่านคลองใหญ่ ด่านจันทบุรี ด่านช่องจอม และด่านช่องเม็ก

และมีจุดผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน รวม ๙๓ แห่งในพื้นที่ ๒๗ จังหวัด ดังนี้

- จุดผ่านแดนถาวร ๓๙ แห่ง (ด่านกัมพูชา ๖ แห่ง ด่านเมียนมาร์ ๕ แห่ง ด่านมาเลเซีย ๙ แห่ง ด่านลาว ๑๙ แห่ง)
- จุดผ่อนปรนการค้า ๕๒ แห่ง (ด่านกัมพูชา ๑๐ แห่ง ด่านเมียนมาร์ ๑๓ แห่ง ด่านลาว ๑๙ แห่ง)
- จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการท่องเที่ยว ๑ แห่ง (พระเจดีย์สามองค์ อ.สังขละบุรี)
- จุดผ่อนปรนพิเศษ ๑ แห่ง (ด่านสิงขร อ.เมืองประจวบคีรีขันธ์)



๓. กำหนดระยะเวลาให้ของผ่านแดน/ถ่ายลำอยู่ในราชอาณาจักรได้ ๙๐ วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร หากไม่ส่งออกป้อนราชอาณาจักรให้เสร็จสมบูรณ์ ไม่ว่าจะด้วยประการใด ๆ ให้ถือว่าของผ่านแดน/ถ่ายลำนั้นไม่ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดและให้ดำเนินการกับของผ่านแดน/ถ่ายลำดังกล่าวโดยปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วย “ของตกค้าง”

๔. ผู้นำเข้าผ่านแดนที่สามารถแก้ไขใบขนสินค้าหลังจากที่สินค้านำเข้ามาอยู่ในคลังสินค้าเพื่อรอการส่งออกภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยผู้ขนสินค้าผ่านแดนสามารถขอแก้ไขเป็นการชำระภาษี ณ ด่านศุลกากรนั้น และสามารถนำสินค้าออกไปจำหน่ายในประเทศได้โดยถูกต้องตามกฎหมาย

๕. ในกรณีที่ของผ่านแดนไม่สามารถส่งออกไปยังประเทศที่กำหนดไว้ตั้งแต่แรกให้ผู้ขอผ่านแดนสามารถส่งกลับของผ่านแดนไปยังประเทศต้นทางหรือประเทศที่สามได้

๖. สำหรับสินค้าประเภทน้ำมันปาล์ม รถยนต์ใช้แล้ว รถจักรยานยนต์ใช้แล้ว และรถจักรยานใช้แล้ว ขณะนี้ยังไม่มีกฎหมายควบคุมการนำเข้า กรมศุลกากรจึงใช้มาตรการควบคุมเช่นเดียวกันกับสินค้าผ่านแดน/ถ่ายลำทั่วไป

ข้อมูลถ่ายสำเนา ๓๐ ลำดับบริษัทที่กักตุนสูงสุด ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘

มูลค่า : ล้านบาท

ลำดับที่	ปี ๒๕๕๖			ปี ๒๕๕๗			ปี ๒๕๕๘				
	รหัสพิกัด	สินค้า	มูลค่า	รหัสพิกัด	สินค้า	มูลค่า	รหัสพิกัด	สินค้า	มูลค่า		
๑	๒๖๑๑๑๐๐๐	นมผง	๖,๒๐๓.๕๓	๘๕๑๑๑๐๒๐๐	อุปกรณ์โทรศัพท์	๒,๐๐๒.๗๒	๓๐๓๔๒๐๐	ปลาพ่นน้ำครึ่นเหลืองนึ่งแข็ง	๑,๑๓๒.๒๒		
๒	๐๘๐๒๒๒๐๐	มันยอ	๔,๗๖๒.๒๘	๘๕๑๑๑๐๑๐๐	โทรศัพท์	๑,๘๘๘.๕๐	๒๗๑๐๑๑๒๒	น้ำมันดีเซล	๙๙๗.๒๒		
๓	๖๘๐๒๒๓๐๐	หินแกรนิตสีน้ำตาล	๒,๑๑๒.๙๗	๘๗๐๓๑๑๐๐	รถยนต์เก่าใช้แล้วและอะไหล่รถยนต์	๑,๘๗๑.๙๙	๗๑๐๒๓๑๐๐	เพชรที่ยังไม่ได้เจียรใน	๙๘๑.๑๐		
๔	๘๗๐๓๒๒๒๐๐	รถยนต์เก่าใช้แล้ว	๒,๐๓๑.๑๑	๒๗๑๐๑๑๒๒	น้ำมันดีเซล	๑,๘๗๖.๘๙	๘๗๐๓๑๑๐๐	รถยนต์เล็กซัส	๘๖๒.๐๐		
๕	๘๕๑๒๒๐๒๐๐	เครื่องตัดต่อวงจรไฟฟ้า	๑,๗๘๐.๖๗	๖๘๐๒๒๓๐๐	หินแกรนิต	๑,๓๘๘.๓๖	๘๕๑๑๑๐๘๐๐	โทรศัพท์มือถือ	๗๓๐.๖๖		
๖	๘๕๑๑๑๐๒๐๐	หม้อแปลงไฟ	๑,๕๒๕.๗๙	๐๓๐๓๒๕๐๐	ปลาสดนึ่งแข็ง	๑,๓๒๕.๗๕	๘๗๐๓๒๒๒๐๐	รถยนต์นั่ง	๕๘๓.๕๕		
๗	๘๗๐๓๑๑๐๐	รถจักรยานยนต์และชิ้นส่วนใช้แล้ว	๑,๓๗๘.๒๖	๙๗๐๓๐๐๑๐๐	ประติมากรรม	๑,๑๕๙.๙๖	๗๑๐๒๓๑๐๐	อื่นๆ ในลักษณะที่ยังไม่ได้ขึ้นรูป	๕๖๑.๐๐		
๘	๒๗๑๐๑๑๒๒	น้ำมันดีเซล	๑,๑๘๒.๗๔	๘๗๐๓๒๒๒๐๐	รถยนต์เก่าใช้แล้ว	๑,๑๓๖.๗๑	๗๒๑๐๑๑๒๒	เหล็กข้ออ้อย	๕๖๕.๗๒		
๙	๙๐๑๑๑๐๒๐๐	อะไหล่เรือ	๘๘๘.๑๔	๑๕๑๒๒๐๑๐๐	น้ำมันปาล์ม	๘๓๙.๐๕	๘๕๑๑๑๐๒๐๐	คอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์	๔๒๓.๑๙		
๑๐	๒๕๐๒๒๐๒๐๐	CHEWING TOBACCO	๗๙๓.๕๐	๒๕๐๒๒๐๒๐๐	สารฆ่าเชื้อ	๗๒๓.๘๗	๓๐๐๓๑๐๐๐	ยารักษาโรค	๓๗๖.๕๖		
๑๑	๖๑๑๑๒๒๐๐	เส้นผ้า	๗๖๑.๒๒	๘๗๑๑๑๑๑๐๐	รถจักรยานยนต์ใหม่	๗๕๙.๖๗	๘๗๐๓๑๑๐๐	รถยนต์เก่าใช้แล้ว	๓๕๗.๑๖		
๑๒	๐๓๐๓๒๕๐๐	ปลาสดนึ่งแข็ง (CUSTOMS BROKER NO.๗๑)	๗๒๐.๕๐	๘๗๐๓๒๒๒๐๐	รถยนต์นั่ง	๗๒๗.๙๕	๘๗๑๐๑๑๒๒	ฐานวางสินค้ามีล้อลาก	๓๐๗.๓๖		
๑๓	๘๕๑๑๑๐๒๐๐	โทรศัพท์มือถือ	๖๘๒.๒๒	๘๗๐๓๑๑๐๐	รถยนต์โตโตต้า	๖๙๒.๕๐	๑๗๑๐๑๑๑๐๐	น้ำตาลทรายดิบ	๒๕๙.๙๓		
๑๔	๗๒๒๒๒๐๒๐๐	ส่วนประกอบทำตู้เย็นแวนเลส	๖๕๓.๘๒	๕๐๑๑๑๑๐๐๐	ยางรถยนต์เก่าใช้แล้ว	๖๗๐.๘๖	๐๘๐๒๒๐๒๐๐	ลูกหมากตากแห้ง	๒๐๕.๙๙		
๑๕	๑๕๑๑๑๐๒๐๐	น้ำมันปาล์ม	๖๐๑.๕๔	๕๙๐๑๑๐๑๐๐	เงินบัตร	๖๖๐.๖๖	๘๗๐๓๒๒๒๐๐	รถยนต์เก่าใช้แล้ว	๒๐๕.๕๒		
๑๖	๘๕๑๑๑๐๒๐๐	ทรานซิสเตอร์	๕๙๗.๑๓	๗๒๒๒๒๐๒๐๐	อุปกรณ์ตัดกิ่งไม้สำหรับสวนใส่รางยกทำด้วยเหล็ก	๖๕๓.๘๘	๐๓๐๓๒๕๐๐	ปลาสดนึ่งแข็ง	๑๘๐.๒๘		
๑๗	๘๗๑๑๑๑๑๐๐	รถจักรยานยนต์ใหม่	๕๖๓.๙๗	๖๒๐๒๒๐๒๐๐	กางเกงสตรี	๕๕๙.๘๘	๒๒๐๒๒๐๒๐๐	เครื่องดื่มชูกำลัง	๑๗๗.๓๐		
๑๘	๕๒๐๒๑๑๑๐๐	ค้ายับผ้า	๕๕๒.๓๓	๑๕๑๑๑๐๒๐๐	น้ำมันปาล์ม	๕๕๕.๑๕	๘๗๐๓๑๑๐๐	อุปกรณ์รถยนต์	๑๗๗.๒๔		
๑๙	๑๗๑๑๑๑๑๐๐	น้ำตาลทรายดิบ	๕๓๒.๖๑	๘๗๐๓๑๑๑๐๐	เครื่องขยันทันได้อ - อะไหล่เก่าใช้แล้ว	๕๔๑.๖๔	๗๑๐๒๒๐๒๐๐	เพชรเจียรใน	๑๗๖.๗๙		
๒๐	๑๕๑๑๑๐๒๐๐	น้ำมันปาล์ม	๕๒๔.๓๖	๙๗๐๓๒๒๒๐๐	เข็มฉีดยา	๕๒๙.๐๘	๒๕๐๒๒๐๒๐๐	บุหรีต่างประเทศ	๑๖๒.๕๖		
๒๑	๐๒๐๒๒๐๐๐	เมื่อกะบือเนี่ยน (รถยนต์ทะเบียน ๗๙-๔๒๘๘,๙-๘๒๒๗ กทม.)	๕๑๖.๒๑	๘๗๑๑๑๐๒๐๐	เครื่องอิเล็กทรอนิกส์สำหรับสวมใส่ร่างกายทำด้วยเหล็ก	๕๑๒.๒๘	๘๕๑๑๑๐๒๐๐	ส่วนประกอบอิเล็กทรอนิกส์	๑๕๘.๗๔		
๒๒	๘๗๐๓๒๒๒๐๐	รถยนต์นั่ง	๔๖๗.๖๕	๖๒๐๒๒๐๒๐๐	กางเกงขายาวบุรุษ	๔๘๓.๒๑	๘๘๗๑๐๒๐๐	ไม้บึก	๑๕๗.๑๕		
๒๓	๐๘๐๒๒๒๐๐	มันยอ	๔๕๑.๖๖	๘๕๑๑๑๐๒๐๐	ทรานซิสเตอร์สำหรับใช้กับวิทยุกระจายเสียง	๔๔๒.๐๒	๑๕๑๑๑๐๒๐๐	น้ำมันปาล์ม	๑๕๑.๕๑		
๒๔	๓๒๐๒๑๐๕๐๐	ของใช้ของใช้เฟอร์นิเจอร์	๓๗๐.๕๐	๖๑๑๑๒๒๐๐	กางเกงสตรี	๔๓๗.๕๕	๗๒๒๒๒๐๒๐๐	อุปกรณ์ตัดกิ่งไม้สำหรับสวนใส่	๑๕๐.๕๓		
๒๕	๘๗๑๑๑๑๑๐๐	รถจักรยานเก่าใช้แล้ว	๓๘๗.๒๒	๘๗๑๑๑๐๒๐๐	เครื่องใช้ไฟฟ้าใหม่	๔๓๑.๑๐	๑๕๑๒๒๐๑๐๐	น้ำมันปาล์ม	๑๔๖.๑๓		
๒๖	๖๒๐๒๒๕๑๐๐	เสื้อบุรุษ	๓๖๓.๓๑	๘๕๑๑๑๐๒๐๐	ไปรษณีย์	๔๐๙.๐๗	๘๗๐๓๑๑๑๐๐	ส่วนประกอบอะไหล่รถยนต์	๑๔๕.๙๗		
๒๗	๖๒๐๒๒๖๐๐๐	เสื้อผ้าสตรี	๓๕๕.๗๖	๘๗๑๑๑๐๒๐๐	รถจักรยานเก่าใช้แล้ว	๓๘๖.๒๕	๗๑๐๒๒๐๒๐๐	อื่นๆ ในลักษณะที่ยังไม่ได้ขึ้นรูป	๑๓๒.๐๐		
๒๘	๕๐๑๑๑๐๒๐๐	ยางรถยนต์	๓๒๑.๙๑	๙๗๐๓๒๒๒๐๐	นาฬิกา	๓๘๕.๘๖	๕๐๑๑๑๐๒๐๐	ยางรถยนต์ใหม่ชนิดที่ใช้กับรถยนต์	๑๒๗.๘๖		
๒๙	๑๕๑๑๑๐๒๐๐	น้ำมันปาล์ม	๓๐๓.๙๐	๖๑๑๑๒๒๐๐๐	เสื้อผ้าเด็ก	๓๗๗.๒๖	๘๗๐๓๒๒๒๐๐	รถยนต์นั่ง	๑๒๖.๐๐		
๓๐	๘๕๑๑๑๐๒๐๐	อุปกรณ์ส่งสัญญาณ	๒๘๔.๐๒	๖๑๑๑๑๐๑๐๐	เสื้อสูท	๓๖๖.๘๓	๘๗๐๓๑๑๐๐	รถจักรยานเก่าใช้แล้ว	๑๑๘.๕๐		
ยอดรวม			๓๒,๕๗๘.๗๖	ยอดรวม			๒๕,๐๙๙.๐๔	ยอดรวม			๑๐,๖๙๓.๘๑

ข้อมูลผ่านแดน ๓๐ ลำดับรหัสพิกัดสูงสุด ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘

มูลค่า : ล้านบาท

ลำดับที่	ปี ๒๕๕๖			ปี ๒๕๕๗			ปี ๒๕๕๘		
	รหัสพิกัด	สินค้า	มูลค่า	รหัสพิกัด	สินค้า	มูลค่า	รหัสพิกัด	สินค้า	มูลค่า
๑	๒๒๐๓๐๐๐๐	สินค้าของเล่น	๔.๙๐	๒๒๐๓๐๐๐๐	สินค้าของเล่น	๓๐.๕๒๔.๘๐	๒๒๐๓๐๐๐๐	ของเล่น	๘.๘๙๙.๑๑
๒	๒๒๐๓๐๒๐๐	โครงเหล็กและส่วนประกอบโครงลำโพงไฟฟ้า	๒.๙๖	๒๒๐๓๐๓๐๐	อิเล็กทรอนิกส์	๘.๘๕๖.๘๘	๒๒๐๓๐๓๐๐	อิเล็กทรอนิกส์	๘.๐๐๐.๑๖
๓	๒๒๐๓๐๓๐๐	เครื่องในกระเบื้องเคลือบ	๑๔.๕๖	๒๒๐๓๐๔๐๐	เสื้อผ้า	๙.๓๐๘.๕๕	๒๒๐๓๐๔๐๐	เสื้อผ้า G	๕.๘๙๙.๙๐
๔	๒๒๐๓๐๔๐๐	กระเป๋าน้ำ	๓.๐๑	๒๒๐๓๐๕๐๐	โครงเหล็กและส่วนประกอบโครงลำโพงไฟฟ้า	๙.๒๒๔.๖๘	๒๒๐๓๐๕๐๐	แผ่นเหล็ก	๕.๒๙๙.๖๖
๕	๒๒๐๓๐๕๐๐	ของเล่นบรูว์	๕.๐๒	๒๒๐๓๐๕๙๙	ซากสัตว์ชนิดอื่น	๕.๘๘๕.๙๙	๒๒๐๓๐๕๙๙	ซากสัตว์ชนิดอื่น	๑.๙๙๙.๘๕
๖	๒๒๐๓๐๕๙๙	ซากสัตว์	๘.๘๑๖.๙๖	๒๒๐๓๐๖๐๐	ของเล่นบรูว์	๒.๘๐๔.๑๔	๒๒๐๓๐๖๐๐	รถยนต์	๒.๒๒๑.๐๖
๗	๒๒๐๓๐๖๐๐	ไม้กระดานพับ	๒.๒๗	๒๒๐๓๐๗๐๐	ไม้กระดานพับ	๑.๖๕๕.๕๕	๒๒๐๓๐๗๐๐	พิกเก็ต	๒.๕๐๕.๒๒
๘	๒๒๐๓๐๗๐๐	ไม้กระดานพับ	๒.๐๘	๒๒๐๓๐๘๐๐	รถยนต์ใหม่	๑.๒๙๕.๕๐	๒๒๐๓๐๘๐๐	รถจักรยานยนต์	๑.๘๙๒.๕๕
๙	๒๒๐๓๐๘๐๐	รถยนต์บรรทุก	๑.๒๖๖.๐๐	๒๒๐๓๐๙๐๐	เมล็ดกาแฟ	๑.๒๙๕.๕๓	๒๒๐๓๐๙๐๐	โครงเหล็กและส่วนประกอบใช้ในการก่อสร้าง	๑.๘๖๑.๖๐
๑๐	๒๒๐๓๐๙๐๐	ส่วนประกอบเครื่องจักรที่ใช้ในโรงงาน	๑.๕๘๘.๒๖	๒๒๐๓๑๐๐๐	บุหรี่	๑.๐๘๘.๘๘	๒๒๐๓๑๐๐๐	โทรทัศน์และอุปกรณ์	๑.๘๙๖.๐๕
๑๑	๒๒๐๓๑๐๐๐	จักรยาน	๓.๕๐	๒๒๐๓๑๑๐๐	อุปกรณ์เครื่องจักรในโรงงาน	๑.๐๘๒.๒๙	๒๒๐๓๑๑๐๐	ชิ้นส่วนประกอบอิเล็กทรอนิกส์	๑.๒๕๖.๐๘
๑๒	๒๒๐๓๑๑๐๐	ไม้ค้ำยัน	๒.๒๖	๒๒๐๓๑๒๐๐	จักรยาน	๑.๐๘๘.๑๑	๒๒๐๓๑๒๐๐	รถยนต์จักรยานยนต์	๑.๖๙๙.๖๖
๑๓	๒๒๐๓๑๒๐๐	อุปกรณ์ใช้ในงานเชื่อม	๕.๖๘	๒๒๐๓๑๓๐๐	ไม้ และ กระจก	๘.๖๖๒.๒๒	๒๒๐๓๑๓๐๐	บุหรี่ จีการ์ ฮาสูบ อื่นๆ	๑.๒๒๙.๘๐
๑๔	๒๒๐๓๑๓๐๐	รถยนต์ของใช้ส่วนตัว	๒.๒๒๒.๒๒	๒๒๐๓๑๔๐๐	อุปกรณ์ใช้โรงไฟฟ้า	๘.๘๘๘.๘๘	๒๒๐๓๑๔๐๐	เครื่องมือและอุปกรณ์ใช้ในโรงงาน	๑.๕๐๙.๙๙
๑๕	๒๒๐๓๑๕๐๐	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบรถจักรยานยนต์	๑.๓๘๘.๘๘	๒๒๐๓๑๖๐๐	เครื่องไม้	๙.๐๕๕.๕๕	๒๒๐๓๑๖๐๐	โทรศัพท์	๑.๕๙๕.๐๘
๑๖	๒๒๐๓๑๖๐๐	ของเล่นไฟฟ้า อุปกรณ์ใช้ก่อนๆ พร้อมตู้คอนโทรล	๕.๘๘	๒๒๐๓๑๗๐๐	ไม้รวมที่ตัดเหล็ก	๘.๖๕๕.๕๕	๒๒๐๓๑๗๐๐	เมล็ดกาแฟ	๑.๒๙๒.๖๖
๑๗	๒๒๐๓๑๗๐๐	เหล็กเส้น	๑.๓๘๘.๘๘	๒๒๐๓๑๘๐๐	ส่วนประกอบเครื่องจักร	๘.๘๘๘.๘๘	๒๒๐๓๑๘๐๐	มอเตอร์ไซค์	๑.๑๑๑.๑๑
๑๘	๒๒๐๓๑๘๐๐	บุหรี่	๑.๐๕	๒๒๐๓๑๙๐๐	ไม้ค้ำยัน	๑.๒๕๕.๕๕	๒๒๐๓๑๙๐๐	ส่วนประกอบเครื่องจักร	๑.๐๑๑.๑๑
๑๙	๒๒๐๓๑๙๐๐	ชิ้นส่วนกระเบื้องเคลือบ	๙.๖๖	๒๒๐๓๒๐๐๐	เมล็ดกาแฟ	๙.๖๖๘.๘๘	๒๒๐๓๒๐๐๐	จักรยาน	๑.๐๐๙.๖๖
๒๐	๒๒๐๓๒๐๐๐	ข้าวเปลือก	๖.๕๕๕.๕๕	๒๒๐๓๒๑๐๐	เหล็กโครงสร้าง	๙.๕๕๕.๕๕	๒๒๐๓๒๑๐๐	ชุดอุปกรณ์ของเล่น	๘.๘๘๘.๘๘
๒๑	๒๒๐๓๒๑๐๐	อุปกรณ์ทำรองเท้า	๘.๘๘๘.๘๘	๒๒๐๓๒๒๐๐	ไม้กระดานพับ	๙.๖๖๘.๘๘	๒๒๐๓๒๒๐๐	เครื่องมือ, ภาชนะ, ภาชนะ, เครื่องสำอาง, ชิ้นส่วนรถยนต์ ฯลฯ	๘.๕๕๕.๕๕
๒๒	๒๒๐๓๒๒๐๐	ส่วนประกอบของสิ่งก่อสร้าง	๙.๖๖๘.๘๘	๒๒๐๓๒๓๐๐	เครื่องมือตัดเหล็กและโลหะ	๖.๕๕๕.๕๕	๒๒๐๓๒๓๐๐	ไม้กระดานพับ	๙.๖๖๘.๘๘
๒๓	๒๒๐๓๒๓๐๐	ไม้กระดานพับ, ไม้กระดานพับ	๒.๐๕๕.๕๕	๒๒๐๓๒๔๐๐	ข้าวเปลือก	๖.๕๕๕.๕๕	๒๒๐๓๒๔๐๐	เครื่องมือ, ภาชนะ, ภาชนะ	๙.๖๖๘.๘๘
๒๔	๒๒๐๓๒๔๐๐	รถยนต์	๑.๒๖๖.๐๐	๒๒๐๓๒๕๐๐	อุปกรณ์ทำรองเท้า	๖.๕๕๕.๕๕	๒๒๐๓๒๕๐๐	ไม้กระดานพับ	๙.๖๖๘.๘๘
๒๕	๒๒๐๓๒๕๐๐	ตัวควบคุมระบบ	๒.๕๕๕.๕๕	๒๒๐๓๒๖๐๐	ส่วนประกอบของสิ่งก่อสร้างที่ตัดเหล็ก	๖.๕๕๕.๕๕	๒๒๐๓๒๖๐๐	เครื่องมือตัดเหล็ก	๙.๖๖๘.๘๘
๒๖	๒๒๐๓๒๖๐๐	เครื่องในกระเบื้องเคลือบ	๓.๕๕๕.๕๕	๒๒๐๓๒๗๐๐	ผ้า และกระดาษ	๕.๕๕๕.๕๕	๒๒๐๓๒๗๐๐	ไม้ค้ำยัน	๙.๖๖๘.๘๘
๒๗	๒๒๐๓๒๗๐๐	รถยนต์ ที่ออกแบบใช้ในงานอากาศยาน	๑.๘๘๘.๘๘	๒๒๐๓๒๘๐๐	อะไหล่รถยนต์	๕.๕๕๕.๕๕	๒๒๐๓๒๘๐๐	ไม้ค้ำยัน	๙.๖๖๘.๘๘
๒๘	๒๒๐๓๒๘๐๐	หลอดไฟชนิดที่พิเศษ	๑.๕๕๕.๕๕	๒๒๐๓๒๙๐๐	ผ้า	๕.๕๕๕.๕๕	๒๒๐๓๒๙๐๐	กระดาษ	๖.๕๕๕.๕๕
๒๙	๒๒๐๓๒๙๐๐	ผ้าและผ้า	๕.๕๕๕.๕๕	๒๒๐๓๓๐๐๐	ส่วนประกอบของกังหันผลิตไฟฟ้า	๕.๕๕๕.๕๕	๒๒๐๓๓๐๐๐	ไม้	๖.๕๕๕.๕๕
๓๐	๒๒๐๓๓๐๐๐	ตู้เย็น (สินค้า), ภาชนะ	๒.๕๕๕.๕๕	๒๒๐๓๓๑๐๐	เครื่องใช้ไฟฟ้า	๕.๕๕๕.๕๕	๒๒๐๓๓๑๐๐	ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์	๖.๕๕๕.๕๕
	รวม		๑๑,๒๖๖.๕๖	รวม		๖๕,๒๖๖.๘๘	รวม		๖๕,๒๖๖.๘๘

ที่มา : รวบรวมจากแผ่นซีดีข้อมูลสินค้าถ่ายสำผ่านแดน ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ ของสำนักบริหารกลาง กรมศุลกากร

ท่าเรือที่ให้นำเข้าสินค้าถ่ายถ่ายยอดรวมราคา CIF เงินบาท ปี ๒๕๕๕ ถึง ปี ๒๕๕๘

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับที่	ชื่อท่าเรือที่นำเข้า	ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘
๑	สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	๒๘,๖๑๖.๖๑	๒๙,๖๑๒.๑๓	๒๓,๒๘๗.๑๙	๑๑,๗๒๒.๘๙
๒	ท่าเรือกรุงเทพ สกท.	๔,๕๑๗.๕๖	๑,๖๒๘.๑๐	๑,๘๙๐.๒๓	๑,๒๔๐.๕๓
๓	ด่านศุลกากรระยอง (ศก.๔)	๓,๘๐๑.๓๒	๒,๐๓๓.๑๐	๑,๘๔๑.๖๓	๒๓๗.๕๖
๔	ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (ศก.๑)	๒,๐๐๐.๗๘	๒,๖๑๓.๕๖	๔,๙๕๐.๗๔	๙๖๖.๐๐
๕	ท่าเรือเอกชน ยูทีซีที(บ.ยูโนนา) สกท.	๑,๘๙๑.๖๒	๑๕.๐๐	๗.๕๕	๒.๓๔
๖	สนามบินสุวรรณภูมิ	๑,๓๕๑.๕๙	๒,๒๘๓.๕๖	๑๐,๐๘๐.๐๙	๕,๔๓๒.๙๙
๗	ด่านศุลกากรระนอง (ศก.๑)	๑,๓๑๑.๔๙	๑,๒๐๕.๒๖	๑,๘๐๕.๒๘	๑,๐๑๑.๑๘
๘	สนามบินดอนเมือง	๖๕๙.๘๓	๒,๘๓๔.๑๒	๔,๒๙๖.๕๕	๓๘๙.๕๖
๙	ด่านศุลกากรสงขลา (ศก.๔)	๓๘๖.๔๕	๓๙๑.๐๔	๒๖๘.๑๗	๒๐๔.๗๘
๑๐	ด่านศุลกากรเกาะสมุย (ศก.๑)	๐.๐๐	๐.๐๐	๒๓๐.๔๘	๖๖.๘๔
๑๑	ท่าเรือเอกชนซีอาร์ซี(บ.บางกอกฯ) สกท.	๑๓๐.๘๗	๗๒.๗๓	๙๐.๔๐	๑๖.๖๐
๑๒	ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.๑)	๑๑๓.๗๐	๐.๐๕	๐.๐๐	๐.๐๐
๑๓	ด่านศุลกากรภูเก็ต (ศก.๔)	๔๑.๖๒	๕๙.๐๑	๑๐๕.๑๕	๒.๗๙
๑๔	ด่านพรมแดนบ้านแหลม	๐.๐๐	๓๕.๓๙	๙๐.๑๕	๒๑.๘๑
๑๕	ด่านพรมแดนบ้านฝักกาด	๐.๐๐	๐.๐๐	๘๖.๑๗	๐.๐๐
๑๖	ด่านฯ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ศก.๓)	๐.๐๐	๐.๐๐	๕๐.๙๖	๓๙.๕๕
๑๗	ท่าเรือเอกชน ปท.๑๐(บ.ไทยพรอสฯ) สกท.	๓๒.๒๗	๑๓.๗๑	๑.๘๙	๕.๗๐
๑๘	ด่านศุลกากรท่าอากาศยานภูเก็ต (ศก.๔)	๐.๐๐	๑๐.๙๐	๕๑๖.๔๑	๒๖๗.๑๒
๑๙	ด่านศุลกากรเชียงใหม่ (ศก.๓)	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๔.๐๓
๒๐	ด่านศุลกากรจันทบุรี (ศก.๑)	๒๓.๖๐	๒.๒๖	๐.๐๐	๐.๐๐
๒๑	ด่านศุลกากรแม่กลอง (ศก.๑)	๑๕.๙๔	๐.๐๐	๓๒.๔๒	๐.๐๐
๒๒	ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน (ศก.๓)	๐.๐๐	๐.๐๐	๑๒.๐๖	๐.๐๐
๒๓	ด่านศุลกากรสังขละบุรี (ศก.๑)	๑๔.๘๖	๖,๑๓๗.๗๓	๐.๐๐	๙.๐๐
๒๔	ด่านศุลกากรกระบี่ (ศก.๔)	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๖.๘๑
๒๕	ด่านศุลกากรคลองใหญ่ (ศก.๑)	๑๑.๕๕	๐.๐๐	๒๑๐.๒๒	๐.๐๐
๒๖	ท่าเรือฯ บ.แอกทู-ลัม จำกัด (สกท.)	๕.๕๓	๒๒๔.๐๐	๕๕๕.๗๔	๑๕๒.๓๐
๒๗	ด่านศุลกากรตากใบ (ศก.๔)	๔.๙๗	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐
๒๘	ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.๒)	๓.๒๕	๑๖.๓๖	๒๗๗.๑๑	๐.๐๐
๒๙	ด่านศุลกากรช่องจอม (ศก.๒)	๑.๗๔	๐.๒๘	๐.๐๐	๐.๐๐
๓๐	ด่านศุลกากรแม่สาย (ศก.๓)	๐.๐๐	๐.๐๙	๐.๐๐	๐.๐๐
๓๑	ด่านศุลกากรปางดงเบขาร์ (ศก.๔)	๑.๐๗	๐.๐๐	๔.๖๕	๑.๖๓
๓๒	ด่านพรมแดนบ้านหาดเล็ก	๐.๓๒	๐.๐๐	๘๙	๐.๐๐
	รวม	๔๔,๙๓๘.๕๕	๔๙,๑๘๘.๐๖	๕๐,๖๘๒.๑๒	๒๑,๘๐๑.๙๑

ที่มา : รวบรวมจากแผ่นซีดีข้อมูลสินค้าถ่ายถ่ายผ่านแดน ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ ของสำนักบริหารกลาง กรมศุลกากร

ทำหรือที่ที่นำเข้าสินค้าผ่านแดน ยอดรวมราคาของ CIF เงินบาทปี ๒๕๕๕ ถึง ปี ๒๕๕๘

ลำดับที่	ชื่อทำหรือที่ที่นำเข้า	หน่วย : ล้านบาท			
		ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘
๑	ด่านศุลกากรหนองคาย (ศก.๒)	๒๔,๘๔๙.๔๑	๒๓,๘๖๗.๒๙	๒๓,๑๔๐.๗๓	๒๒,๑๑๐.๒๔
๒	สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	๒๓,๖๖๑.๘๘	๓๘,๖๙๒.๒๒	๔๔,๙๖๑.๒๓	๕๙,๔๙๗.๙๐
๓	ท่าเรือกรุงเทพ สกท.	๑๗,๑๓๐.๒๑	๑๗,๖๐๔.๗๗	๑๗,๘๘๓.๖๑	๑๓,๑๙๐.๔๐
๔	ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.๒)	๐.๐๑	๔,๐๓๔.๑๘	๔,๔๓๘.๑๗	๗,๗๗๘.๐๗
๕	ด่านศุลกากรช่องเม็ก (ศก.๒)	๔,๐๘๓.๘๘	๓,๖๕๑.๓๓	๒,๔๙๗.๖๑	๒,๒๙๔.๘๑
๖	สนามบินสุวรรณภูมิ	๑,๓๖๘.๔๐	๑,๑๙๙.๔๐	๒,๘๙๐.๒๖	๘,๓๙๖.๑๘
๗	ท่าเรือเอกชน ปท.๑๐(บ.ไทยพรอส) สกท.	๑,๒๑๑.๗๐	๖๔๙.๕๘	๗๒๔.๑๔	๗๐๖.๗๘
๘	ด่านศุลกากรสะเตา (ศก.๔)	๕๕๔.๗๓	๙๖.๓๕	๑.๖๕	๗๖๘.๘๙
๙	ด่านศุลกากรนครพนม (ศก.๒)	๕๔๕.๒๙	๑๐๒.๗๐	๔๑๐.๕๑	๗๐๖.๓๔
๑๐	ท่าเรือเอกชน ยูทีซีที(บ.ยูโนนา) สกท.	๓๕๒.๓๑	๔๕๔.๔๕	๖๑๘.๖๔	๑,๕๓๕.๙๔
๑๑	ด่านศุลกากรทุ่งช้าง (ศก.๓)	๑๙๕.๔๓	๕๗๐.๖๐	๑๘๕.๐๔	๕๗.๒๙
๑๒	ด่านศุลกากรท่าอากาศยานภูเก็ต (ศก.๔)	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๕๐.๒๔
๑๓	ด่านศุลกากรท่าลี่ (ศก.๒)	๙๙.๑๙	๑๕๔.๑๒	๔๘๖.๙๑	๒๓.๕๐
๑๔	ท่าเรือเอกชนซีอาร์ซี(บ.บางกอกฯ) สกท.	๙๓.๔๙	๓๘๗.๒๖	๒๖๔.๔๙	๙๓๐.๑๒
๑๕	รพท.มุกดาหารลานทอง ด่านศุลกากรมุกดาหาร	๐.๐๐	๒.๕๒	๐.๐๐	๐.๐๐
๑๖	ด่านศุลกากรเกาะสมุย (ศก.๑)	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๓๘.๙๑
๑๗	ท่าเรือฯ บ.แอกู-ลัม จำกัด (สกท.)	๕๖.๔๗	๑๐๔.๕๕	๑๑๕.๖๗	๕๖๙.๕๖
๑๘	ด่านศุลกากรภูเก็ต (ศก.๔)	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๖๘.๒๑
๑๙	ด่านศุลกากรแม่สอด (ศก.๓)	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๓๗๑.๕๑
๒๐	ด่านฯ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ศก.๓)	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๒๒๖.๒๔
๒๑	ด่านพรมแดนบ้านแหลม	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๒๓๓.๗๘
๒๒	ด่านพรมแดนบ้านหาดเล็ก	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๒๗.๕๖
๒๓	ด่านพรมแดนบ้านฝักกาด	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๒๘๙.๖๗
๒๔	ด่านศุลกากรป่าดงเบขาร์ (ศก.๔)	๓๖.๓๗	๑๒๔.๖๕	๒๖๙.๘๒	๑๗๗.๐๑
๒๕	ด่านศุลกากรเชียงของ (ศก.๓)	๓๑.๗๗	๑๓๐.๓๖	๑๑๒.๓๖	๓๐.๐๕
๒๖	คลังสินค้า บ.ดับบลิวเอฟเอสจิวรี่โก้	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๘.๑๖
๒๗	ด่านศุลกากรคลองใหญ่ (ศก.๑)	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๑๘๒.๑๗
๒๘	ด่านศุลกากรสงขลา (ศก.๔)	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๑๔๒.๐๙
๒๙	ด่านศุลกากรบึงกาฬ (ศก.๒)	๔.๗๒	๒.๒๓	๔๒.๑๗	๖.๗๘
๓๐	ด่านศุลกากรเขมรราชู (ศก.๒)	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๓.๓๗
๓๑	ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (ศก.๑)	๐.๐๐	๐.๐๐	๘.๑๒	๖,๑๑๓.๐๙
๓๒	ด่านศุลกากรกระบี่ (ศก.๔)	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๒.๐๘
๓๓	ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.๑)	๑.๖๒	๐.๐๐	๐.๐๐	๑.๒๕
๓๔	สนามบินดอนเมือง	๐.๗๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๕๖๙.๔๗
๓๕	ด่านศุลกากรเชียงคาน (ศก.๒)	๐.๒๕	๐.๐๐	๐.๐๐	๑.๐๔
๓๖	ด่านศุลกากรเชียงแสน (ศก.๓)	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๔๕
	รวม	๗๔,๒๗๗.๘๓	๙๑,๘๒๘.๕๘	๙๙,๐๕๑.๑๔	๑๒๗,๐๘๕.๐๕

ที่มา : รวบรวมจากแผ่นซีดีข้อมูลสินค้าถ่ายสำผ่านแดน ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ ของสำนักบริหารกลาง กรมศุลกากร

๒. การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

ภาพรวมการค้า ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีมูลค่าการค้าชายแดนรวมทั้งสิ้นจำนวน ๗๙๖,๔๕๙.๖๓ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๕.๖๑ ของมูลค่าการค้ารวมทั้งประเทศ ขยายตัวจากช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา ร้อยละ ๕.๔๙ แบ่งเป็นมูลค่าส่งออกจำนวน ๔๖๔,๒๘๙.๗๕ ล้านบาท (สัดส่วนร้อยละ ๕๘.๒๙ ของมูลค่าการค้าชายแดนรวม) และมูลค่านำเข้าจำนวน ๓๓๒,๑๖๙.๘๘ ล้านบาท (สัดส่วนร้อยละ ๔๑.๗๑ ของมูลค่าการค้าชายแดนรวม) ดุลการค้าเกินดุลจำนวน ๑๓๒,๑๑๙.๘๘ ล้านบาท โดยมีมูลค่าการค้าชายแดนกับประเทศมาเลเซียสูงสุด รองลงมาได้แก่ เมียนมาร์ ลาว และกัมพูชา คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๓๔.๖๗ ๒๘.๖๒ ๒๐.๘๑ และ ๑๕.๙๐ ตามลำดับ โดยมูลค่าการค้าชายแดนกับประเทศกัมพูชา ลาว และเมียนมาร์ ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๘.๒๐ ๑๔.๐๗ และ ๑๐.๒๑ ตามลำดับ ขณะที่มูลค่าการค้าชายแดนกับประเทศมาเลเซียหดตัวลงร้อยละ ๖.๖๔

ตารางแสดงมูลค่ารวมการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

มูลค่าการนำเข้า/ส่งออก		ปีงบประมาณ ๒๕๕๘									ปีงบประมาณ ๒๕๕๗		เปรียบเทียบ		หน่วย: ล้านบาท
		ปีงบประมาณ ๒๕๕๘			เปรียบเทียบ			ปีงบประมาณ ๒๕๕๗			เปรียบเทียบ				
		ปีงบ. ๒๕๕๘	สัดส่วนปีงบ. ๕๘	ปีงบ. ๒๕๕๗	ปีงบ. ๕๘/๕๗	ร้อยละ	ปีงบ. ๒๕๕๗	สัดส่วนปีงบ. ๕๗	ปีงบ. ๒๕๕๖	ปีงบ. ๕๗/๕๖	ร้อยละ				
ภาพรวมการค้าชายแดน	มูลค่าการค้ารวม	๗๙๖,๔๕๙.๖๓	๕.๖๑	๗๕๕,๐๒๔.๐๘	๑๐๕,๔๓๕.๕๕	๕.๔๙	๗๕๕,๐๒๔.๐๘	๕.๑๕	๖๙๙,๐๙๖.๓๔	๖๐,๙๒๗.๗๔	๘.๓๘	๘.๗๘			
	ส่งออก	๔๖๔,๒๘๙.๗๕	๕๘.๒๙	๔๔๙,๕๙๔.๙๔	๑๑๔,๖๙๔.๘๑	๒.๖๗	๔๔๙,๕๙๔.๙๔	๕๙.๕๕	๔๐๐,๗๓๖.๓๔	๔๘,๘๕๘.๖๑	๑๒.๑๙				
	นำเข้า	๓๓๒,๑๖๙.๘๘	๔๑.๓๑	๓๐๕,๔๒๙.๑๔	๒๖,๗๔๐.๗๓	๘.๗๖	๓๐๕,๔๒๙.๑๔	๔๐.๔๕	๒๙๘,๓๖๐.๐๑	๑๒,๐๖๙.๑๓	๔.๑๑				
	ดุลการค้า	๑๓๒,๑๑๙.๘๘		๑๔๙,๖๐๔.๙๐			๑๔๙,๖๐๔.๙๐		๑๐๗,๗๒๖.๓๓						
ไทย-มาเลเซีย	มูลค่าการค้ารวม	๒๗๖,๑๓๙.๐๘	๓๔.๖๗	๒๖๕,๗๙๕.๒๒	-๑๐,๓๔๓.๘๖	-๖.๖๔	๒๖๕,๗๙๕.๒๒	๓๕.๑๗	๒๗๙,๐๘๐.๓๓	๑๓,๒๘๕.๑๑	๖.๓๕				
	ส่งออก	๑๓๙,๙๑๘.๖๑	๒๙.๐๖	๑๔๖,๔๖๕.๐๔	-๖,๕๔๖.๔๓	-๔.๔๘	๑๔๖,๔๖๕.๐๔	๓๒.๕๘	๑๓๙,๐๙๘.๓๘	๗,๓๖๖.๖๖	๕.๐๒				
	นำเข้า	๑๓๖,๒๒๐.๔๖	๑๖.๕๕	๑๑๙,๓๒๙.๑๘	๑๖,๘๙๑.๒๘	๑๔.๑๒	๑๑๙,๓๒๙.๑๘	๓๘.๙๙	๑๔๐,๙๘๑.๙๕	๒๑,๖๕๑.๗๖	๑๘.๑๖				
	ดุลการค้า	-๖,๐๘๑.๘๕		-๒๖,๖๖๓.๙๖			-๒๖,๖๖๓.๙๖		-๑,๘๖๑.๖๒						
ไทย-พม่า	มูลค่าการค้ารวม	๒๒๗,๙๗๔.๗๐	๒๘.๖๒	๒๐๖,๘๘๖.๑๘	๒๑,๐๘๘.๕๒	๑๐.๒๑	๒๐๖,๘๘๖.๑๘	๒๗.๕๐	๑๙๗,๗๑๘.๖๘	๙,๑๖๗.๕๐	๖.๓๕				
	ส่งออก	๑๑๗,๑๒๙.๒๕	๒๕.๒๖	๑๐๙,๙๕๗.๕๓	๗,๑๗๑.๗๒	๖.๕๓	๑๐๙,๙๕๗.๕๓	๒๖.๒๓	๑๐๖,๓๓๐.๕๐	๓,๖๒๖.๐๓	๓.๓๒				
	นำเข้า	๑๑๐,๘๔๕.๔๕	๑๓.๓๖	๑๐๖,๙๒๘.๖๕	๓,๙๑๖.๘๐	๓.๖๗	๑๐๖,๙๒๘.๖๕	๓๖.๒๗	๑๑๑,๓๘๘.๑๘	๔,๔๐๖.๕๓	๔.๑๖				
	ดุลการค้า	-๖,๗๑๖.๒๐		-๗,๙๗๑.๑๒			-๗,๙๗๑.๑๒		-๕,๒๕๘.๑๘						
ไทย-ลาว	มูลค่าการค้ารวม	๑๖๕,๗๑๐.๓๔	๒๐.๘๑	๑๕๕,๒๗๕.๑๙	๑๐,๔๓๕.๑๕	๖.๗๒	๑๕๕,๒๗๕.๑๙	๑๙.๒๔	๑๓๖,๓๗๗.๗๑	๑๘,๘๙๗.๔๘	๑๒.๑๖				
	ส่งออก	๑๒๗,๙๓๐.๔๐	๒๗.๕๕	๑๒๐,๒๖๗.๐๓	๗,๖๖๓.๓๗	๖.๓๗	๑๒๐,๒๖๗.๐๓	๒๖.๗๕	๑๐๗,๒๖๗.๑๗	๑๒,๙๙๙.๘๖	๑๐.๗๖				
	นำเข้า	๓๗,๗๗๙.๙๔	๑๓.๒๖	๓๕,๐๐๗.๑๖	๒,๗๗๒.๗๘	๗.๕๖	๓๕,๐๐๗.๑๖	๒๖.๔๙	๒๙,๑๐๘.๕๔	๕,๘๙๘.๖๑	๑๖.๘๓				
	ดุลการค้า	๙๐,๑๕๐.๔๖		๘๕,๒๖๙.๙๘			๘๕,๒๖๙.๙๘		๗๘,๑๖๖.๖๓						
ไทย-กัมพูชา	มูลค่าการค้ารวม	๑๒๖,๖๖๕.๕๑	๑๕.๙๐	๑๐๗,๑๕๘.๕๙	๑๙,๕๐๖.๙๒	๑๘.๒๐	๑๐๗,๑๕๘.๕๙	๑๙.๕๙	๙๑,๕๕๙.๖๓	๑๕,๖๐๖.๙๖	๑๖.๕๓				
	ส่งออก	๑๐๙,๓๓๑.๔๙	๒๖.๔๗	๙๑,๙๐๕.๓๕	๑๗,๔๒๖.๑๔	๑๙.๕๐	๙๑,๙๐๕.๓๕	๒๐.๔๙	๘๓,๐๕๐.๒๙	๘,๘๕๕.๐๕	๑๐.๖๘				
	นำเข้า	๒๒,๓๓๔.๐๒	๖.๓๖	๑๕,๒๕๓.๒๔	๗,๐๘๐.๗๘	๔๖.๕๕	๑๕,๒๕๓.๒๔	๔.๑๐	๘,๔๙๘.๓๔	๖,๗๕๔.๙๐	๔๔.๓๖				
	ดุลการค้า	๘๗,๙๙๗.๔๗		๗๖,๖๕๒.๑๑			๗๖,๖๕๒.๑๑		๗๔,๕๕๑.๘๙						
ภาพรวมการค้าทั้งประเทศ	มูลค่าการค้ารวม	๑๓๘,๑๘๖,๙๕๙.๑๕	๑๐๐.๐๐	๑๓๕,๖๗๐,๓๘๗.๑๕	๒,๕๑๖,๕๗๒.๐๐	๑.๘๖	๑๓๕,๖๗๐,๓๘๗.๑๕	๑๐๐.๐๐	๑๓๕,๖๕๑,๑๖๓.๕๔	๒๐,๒๑๖.๖๑	๐.๑๕				
	ส่งออก	๗,๒๐๗,๙๕๖.๔๒	๑๐๐.๐๐	๗,๒๒๒,๐๙๒.๐๒	-๑๔,๑๓๕.๖๐	-๐.๒๐	๗,๒๒๒,๐๙๒.๐๒	๑๐๐.๐๐	๖,๘๘๓,๕๓๒.๗๐	๓๘๕,๕๕๙.๓๒	๕.๓๗				
	นำเข้า	๖,๙๙๙,๐๐๒.๗๓	๑๐๐.๐๐	๖,๓๔๘,๒๙๕.๑๓	๖๕๐,๗๐๗.๖๐	๙.๖๓	๖,๓๔๘,๒๙๕.๑๓	๑๐๐.๐๐	๖,๖๖๗,๖๓๐.๘๔	๖๗,๓๖๖.๖๑	๑.๐๖				
	ดุลการค้า	๒๐๘,๙๕๓.๖๙		๘๗๓,๐๙๖.๙๒			๘๗๓,๐๙๖.๙๒		๑๑๕,๕๓๒.๖๖						

หมายเหตุ: ๑. สัดส่วนมูลค่าการค้ารวมของภาพรวมการค้าชายแดน = มูลค่าการค้าชายแดนรวม/มูลค่าการค้าทั้งประเทศ*๑๐๐
 ๒. สัดส่วนมูลค่าส่งออก(นำเข้า) ภาพรวมการค้าชายแดน = มูลค่าส่งออก(นำเข้า)ของภาพรวมการค้าชายแดน/มูลค่าการค้าชายแดนรวม*๑๐๐
 ๓. สัดส่วนมูลค่าการค้ารวม(ส่งออก,นำเข้า)ไทย-ประเทศเพื่อนบ้าน = มูลค่าการค้ารวม(ส่งออก,นำเข้า)กับประเทศเพื่อนบ้าน/มูลค่าการค้าชายแดนรวม(ส่งออก,นำเข้า)*๑๐๐

ที่มา : รวบรวมจากแผ่นซีดีข้อมูลสินค้าผ่านแดน ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ ของสำนักบริหารกลาง กรมศุลกากร

๓. มาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTBs) ของแต่ละประเทศต่อการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

จากการที่ปี ๒๕๕๘ มี ๑๐ ชาติสมาชิกอาเซียน ประกอบด้วย ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ บรูไน กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม จะมีการเปิดเสรีทางการค้าอย่างเต็มรูปแบบ โดยสัดส่วนสินค้าเกือบ ๑๐๐% ที่ค้าขายกันจะลดภาษีลงเป็น ๐% ซึ่งในอีกมุมหนึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการภายในของแต่ละประเทศที่มีจุดแข็งและจุดอ่อนของสินค้าที่แตกต่างกัน นำมาซึ่งการออกกฎระเบียบใหม่เพื่อปกป้องผลประโยชน์ทางการค้าระหว่างกันอยู่ในขณะนี้

อินโดนีเซีย

๑. มาตรการให้ขออนุญาตนำเข้า เช่น ข้าว น้ำมันหล่อลื่น เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ เครื่องยนต์แทรกเตอร์ เครื่องมือ (ใช้งานด้วยมือ) สารให้ความหวานสังเคราะห์ เครื่องยนต์และปั๊มแทรกเตอร์ ท่อส่งน้ำมัน และระเบิด เป็นสินค้าที่มีเงื่อนไข/จำกัดการนำเข้า ผู้ที่จะสามารถนำเข้าได้ จะต้องผ่านการรับรอง/จดทะเบียน ผู้นำเข้าที่เป็นผู้ผลิต ผู้นำเข้าที่เป็นผู้ขาย หรือรัฐวิสาหกิจ เช่น DAHANA, PERTAMINA และ BULOG ส่วนสินค้าเนื้อสัตว์ และสิ่งมีชีวิต ต้องขออนุญาตนำเข้า เพื่อป้องกันโรค ยาและผลิตภัณฑ์ ต้องมีการจดทะเบียนและขออนุญาตนำเข้าจากกระทรวงสาธารณสุขของอินโดนีเซีย

๒. มาตรการใบอนุญาตนำเข้าพิเศษออกโดยกระทรวงการค้าของอินโดนีเซีย ในสินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบ/ของเล่นเด็กเสื้อผ้าสำเร็จรูป/ผ้าฝ้าย/สิ่งทอ/เครื่องหนัง/รองเท้า/ถั่วเหลือง/ข้าวโพด /ข้าว/น้ำตาล

๓. มาตรการกำหนดปริมาณการนำเข้าในสินค้าน้ำตาลทรายที่กำหนดให้ผู้นำเข้ามี ๒ ประเภทคือ ประเภทผู้ผลิต หรือผู้นำเข้าจดทะเบียนเท่านั้น อีกทั้งยังได้กำหนดโควตาการนำเข้า น้ำตาลทรายขาว โดยจะเปลี่ยนแปลงในแต่ละปีขึ้นกับผลผลิตและความต้องการใช้ในประเทศโดยกำหนดช่วงเวลาส่งมอบระหว่างเดือนมกราคม-พฤษภาคมของทุกปี

มาเลเซีย

๑. มาตรการควบคุมการนำเข้าข้าว โดยมอบหมายให้องค์การข้าวและข้าวเปลือกแห่งชาติ (BERNAS) นำเข้าแต่เพียงผู้เดียว

๒. มาตรการสุขอนามัยในสินค้าผลไม้ เช่น มะม่วง ทุเรียน ลำไย ในการนำเข้าต้องมีใบรับรองศัตรูพืชต้องได้รับใบอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในสินค้า ๑๙ ชนิด ได้แก่ ทุเรียน ผลไม้สด ยาสสูบ กะหล่ำปลี กาแฟ แป้งสาลี และน้ำตาล สัตว์ปีก ผลิตภัณฑ์นม ไข่ ผักคะน้า และผลิตภัณฑ์สุกร เป็นสินค้าที่มีโควตาภาษี

๓. มาตรการกีดกันด้านเทคนิค (TBT) ในสินค้าเครื่องสุขภัณฑ์เซรามิก ต้องให้หน่วยงานของมาเลเซียมาตรวจรับรองโรงงานก่อนและเมื่อมีการส่งออกจะต้องแนบใบรับรองผลิตภัณฑ์ไปพร้อมกับการยื่นขอใบรับรอง การตรวจสอบ ณ ด่านนำเข้า และสินค้าจะถูกสุ่มตรวจทุกล็อต

ฟิลิปปินส์

มาตรการ TBT ที่สำคัญคือ สินค้าประมงแช่เย็นและแช่แข็ง ต้องปิดฉลากระบุประเทศที่ผลิต สายพันธุ์สัตว์น้ำ น้ำหนัก ส่วนประกอบ ที่อยู่ผู้จำหน่าย และประทับเครื่องหมายว่าผ่านการตรวจรับ สำนักงานประมงและทรัพยากรทางน้ำ (BFAR) ของฟิลิปปินส์แล้ว สินค้าไก่สดและไก่แช่แข็ง เนื้อวัวสดและแช่แข็ง เนื้อสุกรและผลิตภัณฑ์ ต้องผ่านการตรวจรับรองจากหน่วยงานของฟิลิปปินส์ และต้องมีใบอนุญาตการนำเข้า และสินค้าผักและผลไม้สดอนุญาตให้นำเข้าผลไม้สดได้เฉพาะมะขามและลองกอง

สิงคโปร์

ในสินค้าข้าว ต้องขอใบอนุญาตนำเข้า และต้องดำเนินการในลักษณะการสำรองข้าว โดยผู้นำเข้าข้าวต้องสำรองข้าวสารในปริมาณ ๒ เท่าของปริมาณที่นำเข้าแต่ละเดือน และข้าวที่สำรองต้องเก็บไว้ในโกดังสินค้าของรัฐบาล มาตรการ TBT ในสินค้าอาหาร ต้องติดฉลากเป็นภาษาอังกฤษ ขนาดตัวอักษรสูงไม่น้อยกว่า ๓ มิลลิเมตร

บรูไน

มีมาตรการด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชและสัตว์ โดยสินค้าพืชต้องได้รับการตรวจสอบจากกระทรวงเกษตรของบรูไนก่อนนำเข้า และต้องได้รับการตรวจสอบที่ด่านทางก่อนการนำเข้า ไม่เกิน ๑๔ วัน ก่อนการขนส่งจริง (ยกเว้น ผัก ผลไม้ ชา กาแฟ เครื่องเทศ ธัญพืช และเมล็ดพันธุ์) นอกจากนี้ในสินค้าข้าวและน้ำตาล การนำเข้าสินค้าทั้งสองชนิดต้องผ่านการเจรจาระดับรัฐบาลต่อรัฐบาล และผู้ส่งออกของประเทศนั้น ๆ จะต้องได้รับใบอนุญาตจากหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องเป็นกรณีพิเศษด้วย

เวียดนาม

สินค้าที่จำหน่ายภายใน และสินค้านำเข้าประเภทยา เวชภัณฑ์ รวมถึงยาฆ่าแมลงและสินค้าเคมีภัณฑ์ต่าง ๆ การติดฉลากจะต้องมีภาษาเวียดนามบอกถึงรายละเอียดของสินค้าและวิธีการใช้ สินค้าเกษตรและอาหารผู้นำเข้าจะต้องยื่นคำร้องขออนุญาตนำเข้าพร้อมเอกสารทางไปรษณีย์และจะแจ้งผลการพิจารณาทางไปรษณีย์เท่านั้น ซึ่งจะทำให้เกิดความล่าช้า

เมียนมาร์

มีมาตรการตรวจสอบและกักกันสินค้าอาหารที่ต้องได้รับการตรวจสอบ เพื่อให้แน่ใจในเรื่องคุณภาพความปลอดภัยและสุขอนามัยของอาหาร สินค้าจำเป็น เช่น เครื่องจักร วัตถุดิบสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม วัสดุที่ใช้ในการเกษตร (ปุ๋ย ยาฆ่าแมลง ยากำจัดศัตรูพืช เมล็ดพันธุ์) วัสดุก่อสร้าง ยานยนต์ วัสดุทางการแพทย์ กำหนดสัดส่วนต้องนำเข้าสินค้าจำเป็น ร้อยละ ๘๐ ของการนำเข้าทั้งหมด ก่อน จึงจะสามารถนำเข้าสินค้าอื่น ๆ ที่กำหนดไว้อีกร้อยละ ๒๐ ได้ และต้องทำการขนส่งสินค้าทั้งหมดพร้อมกัน

กัมพูชา

การนำเข้าสินค้าเกษตรทั่วไป และผลิตภัณฑ์ยาต้องมีใบอนุญาตที่ออกจากกระทรวงสาธารณสุขกัมพูชา สินค้าบรรจุภัณฑ์ ผู้ผลิตสินค้าจะต้องปิดฉลากเป็นภาษาเขมร และระบุรายละเอียดของสินค้า และลาว ส่วนใหญ่เป็นมาตรการป้องกันและควบคุมสินค้านำเข้าที่ต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในกัมพูชามีต้นทุนค่าขนส่งสูง มีผลต่อราคาสินค้าที่ต้องสูงตามค่าขนส่งสินค้า

นอกจากนี้ ตลาดกัมพูชาเป็นตลาดขนาดเล็ก และประชาชนยากจนต่ำกว่ามาตรฐานสากล ไทยได้ให้ความช่วยเหลือกัมพูชาโดยการรับซื้อสินค้าเกษตรตามโครงการ CONTRACT FARMING ยกเว้นอากรสำหรับสินค้า โดยมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามที่กำหนดในประกาศกระทรวงการคลังและให้สิทธิพิเศษด้านภาษีศุลกากร AISP กับกัมพูชาโดยให้ได้รับยกเว้นอากรหรือลดอัตราอากร ดังนั้น สินค้าที่นำเข้ามาจากกัมพูชาจึงเป็นพืชผลทางการเกษตร และสินค้าที่ส่งออกไปกับพูชาเป็นสินค้าน้ำมันเชื้อเพลิง วัสดุก่อสร้าง และสินค้าอุปโภค-บริโภค เป็นต้น สำหรับการค้าระหว่างประเทศ กัมพูชาได้รับสถานภาพ MFN ทำให้สามารถเพิ่มปริมาณการค้าระหว่างประเทศกับสหรัฐอเมริกา ยุโรป และญี่ปุ่น

ลาว

๑. การนำเข้าสินค้าของลาวจะต้องกระทำผ่านหน่วยงานของรัฐที่ใช้ชื่อว่า ลาวขาเข้า-ขาออก (Society Lao Import-Export) โดยกระทรวงการค้าของลาวเป็นผู้ดูแลและกำกับ โดยนำเข้าและส่งออกสินค้าที่จำเป็นต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ และผ่านบริษัทเอกชน (Private Company) ที่ได้รับอนุญาตจากกระทรวงการค้าให้เป็นผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้าตามประเภทหรือหมวดที่ได้รับอนุญาตจากรัฐแล้วเท่านั้น สำหรับผู้นำเข้ารายย่อยที่ไม่มีใบอนุญาต จะอาศัยการนำเข้า-ส่งออกผ่านบริษัทที่มีใบอนุญาต ซึ่งต้องเสียค่านายหน้าร้อยละ ๑-๓ ขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้า

๒. การลดและจำกัดจำนวนบริษัทผู้นำเข้า-ส่งออกของสปป.ลาว ทำให้มีผู้ค้าขายลดลง โดยในสปป.ลาว จะมีบริษัทที่จดทะเบียนเป็นผู้นำเข้าและส่งออกประมาณ ๑๕๐ บริษัท

๓. ระบบการค้าระหว่างประเทศของสปป.ลาว ยังไม่เป็นสากลและไม่มีความแน่นอน มีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎระเบียบบ่อยครั้ง และในแต่ละแขวงมีการจัดเก็บอัตราภาษีที่แตกต่างกัน ทำให้ผู้ส่งออกมีความสับสน และไม่สามารถวางแผนระยะยาวได้

๔. มีการเข้มงวดในการนำเข้าสินค้า โดยกำหนดเงื่อนไขให้บริษัทผู้นำเข้า ต้องมีสัดส่วนการนำเข้าต่อการส่งออกเท่ากับ ๖๐ : ๔๐ ทำให้ผู้นำเข้าลาวบางรายนำเข้าสินค้าจากไทยลดลง เนื่องจากไม่สามารถหาสินค้าส่งออกได้ครบตามสัดส่วนที่รัฐบาลกำหนด นอกจากนั้น ยังจำกัดโควตาสินค้าที่จะนำเข้าบางรายการ เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง ปูนซีเมนต์ทุกชนิด ข้าวสารทุกชนิด เหล็กเส้นทุกชนิด และรถบรรทุก เป็นต้น โดยการนำเข้าปูนซีเมนต์ต้องแลกเปลี่ยนเป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ

๕. ขั้นตอนการนำเข้า และการออกเอกสารของสปป.ลาว มีความยุ่งยาก ซับซ้อน ลำบาก รวมทั้งต้องยื่นขอใบอนุญาตนำเข้าหลังจากที่สินค้ามาถึงท่าแล้วเท่านั้น และต้องยื่นขออนุญาตจากหลายหน่วยงาน ได้แก่ กรมไปรษณีย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการเงิน การค้ากำแพงนครเวียงจันทน์ กรมภาษี กรมอากร เป็นต้น และต้องวางเงินค้ำประกันการนำเข้า-ส่งออก

๖. การดำเนินนโยบายการค้าของสปป.ลาว เน้นการเสริมสร้างความสัมพันธ์และให้ความสำคัญกับจีนและเวียดนามมากกว่าไทย โดยให้สิทธิพิเศษต่าง ๆ เช่น คิดอัตราภาษีนำเข้าสินค้าจากจีนและเวียดนามต่ำกว่าสินค้าที่นำเข้าจากไทย ๕๐%

๔. การนำเข้ารถยนต์ใช้แล้วของไทย

กรณีรถยนต์ใช้แล้วที่มีการนำเข้ามาในประเทศไทย แบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่ ๑ คือ กลุ่มรถยนต์ใช้แล้วที่มีการนำเข้ามาโดยได้รับอนุญาตให้นำมาเพื่อใช้สอยส่วนตัว โดยสามารถนำเข้ามาได้เพียงหนึ่งคันต่อหนึ่งคนเท่านั้น ทั้งนี้ รายละเอียดต่าง ๆ จะเป็นไปตามเงื่อนไขที่กฎหมาย ระเบียบกำหนดไว้ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

กลุ่มที่ ๒ คือ กลุ่มรถยนต์ใช้แล้วที่มีการนำเข้ามาเพื่อจะปรับปรุงสภาพในเขตนิคมอุตสาหกรรมและมีเงื่อนไขว่าจะต้องส่งออกภายใน ๑ ปี อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ตามระเบียบกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการอนุญาตให้นำรถยนต์ที่ใช้แล้วเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อปรับปรุงสภาพแล้วส่งออก พ.ศ. ๒๕๔๙ โดยผู้ประสงค์ที่จะนำรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ใช้แล้วเข้ามาในราชอาณาจักรจะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย (อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ) โดยแยกประเภทการนำเข้า คือ รถที่นำเข้ามาใช้เป็นการเฉพาะตัว/รถที่ได้รับการยกเว้นหรือลดหย่อนภาษี/รถที่ขอโดยส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและองค์การสาธารณกุศล/รถที่นำเข้ามาเป็นการชั่วคราว/รถที่เป็นต้นแบบในการผลิตหรือการศึกษาวิจัย/รถที่ใช้ในกิจการของตนเอง และรถที่นำเข้ามาเพื่อปรับปรุงสภาพแล้วส่งออก

กลุ่มที่ ๓ คือ กลุ่มรถยนต์ใช้แล้วที่มีการนำเข้ามาเพื่อที่จะถ่ายลำผ่านแดนไปยังประเทศที่สาม อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมศุลกากร โดยการปฏิบัติพิธีการนำเข้า-ส่งออกรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน กรณีการนำเข้าก่อนวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๕๘ จะใช้พิธีการถ่ายลำตามประกาศศุลกากร ที่ ๙๑/๒๕๔๗ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๔๗ เรื่อง พิธีการว่าด้วยการถ่ายลำ กรณีนำเข้าตั้งแต่วันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๕๘ จะใช้พิธีการผ่านแดน ตามประกาศกรมศุลกากร ที่ ๓๗/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๕๘ และประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๐/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน

๔.๑ กฎระเบียบเกี่ยวกับรถยนต์และการนำเข้ารถยนต์

๑) พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๗ ตามประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๐/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน และประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๑/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำ

๒) ระเบียบกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์ที่ใช้แล้วเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อปรับปรุงสภาพแล้วส่งออก พ.ศ. ๒๕๔๙

๓) ระเบียบกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการอนุญาตให้นำเข้ารถจักรยานยนต์ที่ใช้แล้วเข้ามาในราชอาณาจักร (ฉบับที่ ๑) พ.ศ. ๒๕๓๙

๔) ระเบียบกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการอนุญาตให้นำเข้ารถยนต์ที่ใช้แล้วเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ. ๒๕๔๙

๕) พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๔๒ มีการกำกับธุรกิจ โดยกำหนดธุรกิจที่จะต้องขออนุญาตอยู่ในบัญชีท้ายของพระราชบัญญัติอยู่แล้ว ในกรณีประกอบธุรกิจนำเข้า-ส่งออกรถยนต์โดยไม่มีการจำหน่ายในประเทศ มิได้อยู่ในการกำกับดูแลที่จะต้องขออนุญาต คนต่างด้าวสามารถประกอบธุรกิจได้โดยไม่ผิดกฎหมาย

๖) พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. ๒๕๒๗ โดยกรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง กรมสรรพสามิตมีหน้าที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากผู้ผลิตและผู้นำเข้าโดยกำหนดอัตราภาษีสรรพสามิต การนำเข้ารถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ตามความจุกะบอกสูบ

๗) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ กรณีเกี่ยวกับภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ โดยกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

๘) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กรณีเกี่ยวกับภาษีรถยนต์ประจำปี โดยกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ รถยนต์เก่าจดทะเบียนที่มีอายุการใช้งาน ๖ ปีขึ้นไป จะได้รับส่วนลดการชำระภาษีประจำปี

๙) ประมวลรัษฎากร กรณีเกี่ยวกับภาษีเงินได้ ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีธุรกิจเฉพาะ และอากรแสตมป์ โดยกรมสรรพากร กระทรวงการคลัง อาทิ

- กรณีผู้ที่ขายรถยนต์เก่าเพื่อจะซื้อรถยนต์ใหม่โดยมิใช่เป็นผู้ประกอบธุรกิจซื้อขายรถยนต์ (เดินท์รถ) ได้รับการยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีเงินได้ตามมาตรา ๔๒ (๙) และ
- กรณีผู้ประกอบการธุรกิจซื้อขายรถยนต์ (เดินท์รถ) เงินได้จากการซื้อขายรถยนต์ในประเทศต้องเสียภาษีเงินได้ตามปกติทั้งภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา/นิติบุคคล และภาษีมูลค่าเพิ่ม
- กรณีการส่งออกรถยนต์เก่าไปขายในต่างประเทศจะได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตรา ๐%

๑๐) รถจักรยาน มิใช่สินค้าที่อยู่ภายใต้มาตรการควบคุมการนำเข้า-ส่งออกของกระทรวงพาณิชย์แต่อย่างใด ผู้ประกอบการจึงสามารถนำเข้า-ส่งออกสินค้ารถจักรยานได้อย่างเสรี

๔.๒ มาตรการกำกับดูแลในทางปฏิบัติ

เปรียบเทียบมาตรการกำกับดูแลกรณีสินค้ารถยนต์ใช้แล้ว (รวมถึงรถจักรยานยนต์ และรถจักรยานใช้แล้ว)

กรมศุลกากร เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำ และพิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน	กรมการค้าต่างประเทศ ระเบียบกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการอนุญาตให้นำรถยนต์ที่ใช้แล้วเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อปรับสภาพแล้วส่งออก พ.ศ. ๒๕๔๙
วัตถุประสงค์ : เพื่อขนส่งของผ่านราชอาณาจักร จากท่าเรือที่แห่งหนึ่งที่ขนส่งเข้ามาไปยังท่าเรือหรือที่อีกแห่งที่ขนส่งออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร ไม่ว่าจะการขนส่งนั้นมีการขนถ่ายของเพื่อเปลี่ยนยานพาหนะ การเก็บรักษาของในคลังสินค้า การเปลี่ยนภาชนะบรรจุของเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง หรือการเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่งของด้วยหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ จะต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ซึ่งของนั้นในราชอาณาจักร	วัตถุประสงค์ : ปกป้องผู้ประกอบการซื้อขายรถยนต์ในประเทศและการจ้างแรงงานในประเทศให้มากขึ้น
คุณสมบัติผู้ขอผ่านแดนต้องมีชื่อใดข้อหนึ่งดังนี้ ๑. เป็นผู้นำเข้า/ส่งออก มาตรฐาน AEO (ในไทย ๒๑๗ ราย) ๒. เป็นตัวแทนออกของมาตรฐาน AEO ๓. จดทะเบียนเป็นผู้ขอผ่านแดน วางประกัน ๒ ล้านบาท ๔. เป็นผู้ทำสัญญาประกันและสัญญาที่ทับบนพร้อมวางเงินประกัน	คุณสมบัติผู้นำเข้าเพื่อที่จะปรับปรุงสภาพเพื่อการส่งออก ๑. ต้องขึ้นบัญชีเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรมปรับสภาพรถยนต์ ๒. ต้องเป็นนิติบุคคลได้รับอนุญาตให้ประกอบอุตสาหกรรมในเขตอุตสาหกรรมส่งออกจาก กนอ. หรือเขตปลอดอากรกรมศุลกากร

<p>ในวงเงิน คุ่มค่าภาษีอากรของของทั้งหมดในแต่ละครั้ง</p> <p>๕. สินค้าที่ขอผ่านแดนไปยังประเทศที่สามารถมีการเปลี่ยนแปลง เป็นขอชำระภาษีเพื่อนำมาจำหน่ายภายในประเทศได้ โดยกรมศุลกากร จะจัดเก็บภาษีในลักษณะเหมารวมทั้งตู้คอนเทนเนอร์</p>	<p>๓. ต้องทำการปรับสภาพรถยนต์ในเขตอนุญาตเท่านั้น</p> <p>๔. ต้องมีหนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคารพาณิชย์ ๑ ล้านบาท</p> <p>๕. ต้องปรับสภาพรถยนต์ที่ขอนำเข้าและส่งออกภายใน ๑ ปี กรณี จำเป็นอธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ มีอำนาจขยายเวลส่งออก ได้ไม่เกิน ๖ เดือน</p> <p>๖. ต้องทำสัญญาค้ำประกันว่าจะนำรถยนต์ใช้แล้ว ที่นำเข้าเพื่อ ปรับสภาพและส่งออกภายในเวลาที่กำหนด หากไม่ส่งออก เสียค่าปรับในอัตรา ๔ เท่าของมูลค่า CIF แต่ต้องไม่ต่ำกว่า ๑๐๐,๐๐๐ บาทต่อคัน และถือว่าฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามระเบียบ จนกว่าจะส่งออก</p> <p>๗. จะโอนรถยนต์ให้ผู้อื่นดำเนินการปรับสภาพแทนมิได้ เว้นแต่ ได้รับอนุญาต โดยต้องยื่นขอโอนก่อนครบกำหนด ๙๐ วัน และ ต้องส่งออกภายในระยะเวลาที่เหลือ</p> <p>๘. รถยนต์ใช้แล้วที่นำมาเข้ามาปรับสภาพและส่งออกแล้ว จะไม่อนุญาต ให้นำเข้าอีก เว้นแต่กรณีจำเป็น</p> <p>๙. ต้องรายงานการนำเข้า-ส่งออก ภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันนำเข้า และส่งออก</p>
<p>กำหนดค่า : ทุกคัน</p>	<p>กำหนดค่า : NA</p>
<p>บทลงโทษ :</p> <p>กรมศุลกากรจะกำหนดความผิดในการนำเข้าสินค้าเป็นล๊อต ๆ โดยจะมี ผู้ที่กระทำผิด ได้แก่ บริษัทที่นำเข้า สินค้า และยานพาหนะที่ขนส่ง สินค้า ก็จะมีการฟ้องคดีต่อศาลในสินค้าล็อตดังกล่าว ซึ่งอาจจะลงโทษ ในลักษณะยึดสินค้า หรือปรับเป็นจำนวน ๒ - ๔ เท่าของราคาสินค้า เป็นต้น แต่ภายหลังจากคดีเสร็จสิ้นก็สามารถที่จะดำเนินธุรกิจการนำเข้า ต่อไปได้ อย่างไรก็ตาม หากบริษัทนั้นมีสิทธิใด ๆ ทางศุลกากร อาทิ ได้รับสิทธิ ไม่ต้องตรวจสอบสินค้า ในการนำเข้า หากพบว่ามีการกระทำ ผิดสิทธิพิเศษดังกล่าวจะถูกยกเลิก</p>	<p>บทลงโทษ :</p> <p>ผู้ใดไม่ส่งออกรถยนต์ที่ปรับสภาพไปนอกราชอาณาจักรในกำหนด ระยะเวลา ๒ ครั้งขึ้นไป จะถูกยกเลิกหรือเพิกถอนการขึ้นบัญชี เป็นผู้ประกอบการปรับสภาพรถยนต์</p>

๔.๓ สถานการณ์ที่เกิดขึ้นที่ด้านศุลกากรแม่สอด

๑) นายด้านศุลกากรแม่สอด แจ้งว่าการนำเข้าส่งออกรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน ที่ด้านศุลกากรแม่สอดเป็นการปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดน ภายใต้พระราชบัญญัติ ศุลกากร (ฉบับที่ ๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๗ และกฎ ระเบียบศุลกากร ตามประกาศกรมศุลกากร ที่ ๓๗/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๕๘

ข้อมูลการนำเข้า (รถจักรยาน) ชำระภาษี ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ปัจจุบัน (ต.ค. ๕๗ - ธ.ค. ๕๘)

ปีงบประมาณ/ สินค้า	รถยนต์		รถจักรยานยนต์		รถจักรยาน	
	เข้า (คัน)	ออก (คัน)	เข้า (คัน)	ออก (คัน)	เข้า (คัน)	ออก (คัน)
๒๕๕๕	n/a	n/a	n/a	n/a	๔๘,๔๕๕	n/a
๒๕๕๖	n/a	n/a	n/a	n/a	๖๖,๘๑๕	n/a
๒๕๕๗	n/a	n/a	n/a	n/a	๑๓๐,๗๐๐	n/a
๒๕๕๘	n/a	n/a	n/a	n/a	๑๐๓,๖๖๔	n/a
รวม	n/a	n/a	n/a	n/a	๓๔๘,๖๓๔	n/a

ข้อมูลการถ่ายลำ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ปัจจุบัน
(ต.ค. ๕๗ - ธ.ค. ๕๘) เฉพาะด้านศุลกากรแม่สอด

ปีงบประมาณ / สินค้า	รถยนต์			รถจักรยานยนต์			รถจักรยาน		
	เข้า (คัน)	ออก (คัน)	ส่วนต่าง (คัน)	เข้า (คัน)	ออก (คัน)	ส่วนต่าง (คัน)	เข้า (คัน)	ออก (คัน)	ส่วนต่าง (คัน)
๒๕๕๕	๙,๒๕๕	๙,๒๕๕	-	๑๐,๒๗๖	๑๐,๒๗๖	-	๒๓๖,๐๙๓	๒๓๖,๐๙๓	-
๒๕๕๖	๒๓,๐๙๐	๒๓,๐๑๐	๘๐	๓๒,๒๗๖	๓๒,๒๗๖	-	๔๗๔,๖๑๑	๔๗๔,๖๑๑	-
๒๕๕๗	๓๔,๒๙๓	๓๓,๘๗๙	๔๑๔	๕๓,๘๔๖	๕๓,๘๔๖	-	๔๙๒,๓๙๐	๔๘๘,๔๔๙	๓,๙๔๑
๒๕๕๘	๑๒,๒๗๘	๑๑,๗๗๙	๔๙๙	๑๕,๓๒๐	๑๕,๒๕๒	๗๘	๒๑๒,๗๒๖	๒๐๖,๘๑๓	๕,๙๑๓
๒๕๕๙	-	๕๙๐	(๕๙๐)	-	๑๙	(๑๙)	-	๙,๔๔๙	(๙,๔๔๙)
รวม	๗๘,๙๑๖	๗๗,๙๒๓	๙๐๓	๑๑๑,๗๑๘	๑๑๑,๖๒๑	๕๙	๑,๔๑๕,๘๒๐	๑,๔๐๕,๙๖๖	๙๐๕

ข้อมูลการผ่านแดน รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ปัจจุบัน
(๔ มี.ค. ๕๗ - ๙ ก.พ. ๕๙) เฉพาะด้านศุลกากรแม่สอด

ปีงบประมาณ /สินค้า	รถยนต์			รถจักรยานยนต์			รถจักรยาน		
	เข้า (คัน)	ออก (คัน)	ส่วนต่าง (คัน)	เข้า (คัน)	ออก (คัน)	ส่วนต่าง (คัน)	เข้า (คัน)	ออก (คัน)	ส่วนต่าง (คัน)
๒๕๕๕	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
๒๕๕๖	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
๒๕๕๗	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
๒๕๕๘	๒๐,๘๒๔	๑๕,๗๑๗	๕,๑๐๖	๑๒,๘๖๒	๙,๑๒๐	๓,๗๔๒	๒๑๐,๐๙๖	๑๖๕,๕๐๘	๔๔,๕๘๘
๒๕๕๙	๑๔,๗๘๑	๑๒,๕๘๔	๒,๑๙๗	๕,๗๙๖	๕,๕๓๓	๒๖๓	๑๙๘,๖๗๗	๖๒,๕๑๗	๑๓๖,๑๖๐
รวม	๓๕,๕๘๕	๒๘,๓๐๑	๗,๒๘๔	๑๘,๖๕๘	๑๔,๖๕๓	๓,๙๘๕	๔๐๘,๗๗๒	๒๒๘,๐๒๕	๑๘๐,๗๔๗

ผลการจับกุมการลักลอบและหลีกเลี่ยงรถจักรยาน ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙ (พิกัด ๘๗๑๒)

ปีงบประมาณ	ศุลกากร					หน่วยงานอื่น		
	ลักลอบ			หลีกเลี่ยง		ลักลอบ		
	ราย	จำนวน (คัน)	มูลค่า (บาท)	ราย	มูลค่า (บาท)	ราย	จำนวน (คัน)	มูลค่า (บาท)
๒๕๕๗	๗	๑๘๔	๑๗๐,๒๑๑	๒	๑๒,๕๒๙	-	-	-
๒๕๕๘	๔	๑๐๙	๑๒๐,๖๒๙	๒๒	๙๑๖,๗๐๔	-	-	-
๒๕๕๙	๓	๑๔๖	๒๘๘,๙๗๖	๒๒	๓,๔๕๙,๙๑๕	-	-	-

ผลการจับกุมการลักลอบและหลีกเลี่ยงรถจักรยานยนต์ ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙ (พิกัด ๘๗๑๑)

ปีงบประมาณ	ศุลกากร					หน่วยงานอื่น		
	ลักลอบ			หลีกเลี่ยง		ลักลอบ		
	ราย	จำนวน (คัน)	มูลค่า (บาท)	ราย	มูลค่า (บาท)	ราย	จำนวน (คัน)	มูลค่า (บาท)
๒๕๕๗	๔๗	๕๘	๑,๒๘๑,๘๘๕	๒๒	๕๒,๗๑๘,๐๓๒	๒๕	๔๒	๑,๖๓๙,๙๐๒
๒๕๕๘	๓๓	๓๖	๖๔๓,๓๑๒	๓๖	๒๑,๗๔๒,๕๖๔	๒๔	๕๖	๑,๔๙๕,๔๒๔
๒๕๕๙	๒๓	๓๖	๑,๑๖๐,๔๐๔	๘	๒๗๙,๒๑๕	๑๔	๒๓	๖๔๙,๕๘๐

ผลการจับกุมการลักลอบและหลีกเลี่ยงรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙ (พิกัด ๘๗๐๓)

ปีงบประมาณ	ศุลกากร					หน่วยงานอื่น		
	ลักลอบ			หลีกเลี่ยง		ลักลอบ		
	ราย	จำนวน (คัน)	มูลค่า (บาท)	ราย	มูลค่า (บาท)	ราย	จำนวน (คัน)	มูลค่า (บาท)
๒๕๕๗	๑๒๓	๑๔๗	๑๓๙,๖๐๗,๓๙๔	๔๙	๙๑,๕๗๑,๓๒๘	๑๒๘	๑๓๐	๔๐,๘๓๕,๙๕๗
๒๕๕๘	๑๓๔	๑๓๗	๑๙๗,๒๘๖,๐๗๓	๓๖	๑๘๕,๔๙๗,๑๐๙	๕๖	๖๒	๒๓,๓๓๖,๔๖๕
๒๕๕๙	๒๖	๒๖	๑๓,๔๔๖,๔๓๙	๑๖	๒๑๓,๕๙๐,๓๔๐	๑๙	๑๙	๑๑,๔๐๕,๘๐๖
ต.ค.-๕๘	๑๒	๑๒	๘,๖๕๗,๒๕๓	๑๓	๒๐๗,๗๑๙,๙๒๑	-	-	-
พ.ย.-๕๘	๘	๘	๓,๙๕๖,๕๘๖	-	-	๔	๔	๑,๕๑๗,๘๖๑
ธ.ค. ๒๕๕๗	๔	๔	๖๕๗,๖๐๐	๒	๒๐,๔๑๙	๙	๙	๘,๗๑๔,๔๕๘
ม.ค. ๒๕๕๘	๒	๒	๑๗๕,๐๐๐	๑	๕,๘๕๐,๐๐๐	๖	๖	๑,๑๗๓,๔๘๗

จากตารางข้างต้นนี้ จะเห็นได้ว่ามีปริมาณตกค้างในจำนวนที่สูงมากโดยเฉพาะรถจักรยานใช้แล้ว ในปี ๒๕๕๙ เพียงสองเดือนมีปริมาณผ่านแดนและส่วนต่างการนำผ่านและส่งออกในปริมาณที่สูงมากขึ้น ในที่นี้หมายถึง “ของตกค้าง” ที่ระบุไว้ตามประกาศกรมศุลกากร

๒) ในส่วนพื้นที่ที่ใช้เป็นสถานที่เก็บรถประเภทต่าง ๆ ที่ด่านศุลกากรแม่สอดนั้น กรมศุลกากรได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่มีสัญชาติไทยและมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ยื่นคำขอจัดตั้งคลังสินค้าชั่วคราวหรือที่มั่นคง เพื่อเก็บสินค้าที่นำเข้าหรือที่จะส่งออก เป็นการให้บริการแก่ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก หรือผู้ขนส่งผ่านแดน บุคคลต่างด้าวไม่สามารถยื่นคำขอจัดตั้งคลังสินค้า

๓) ปัจจุบันกรมศุลกากรมีนโยบายไม่ให้ออกจัดตั้งคลังสินค้าชั่วคราวเพิ่มเติมตั้งแต่ปี ๒๕๕๖ เพื่อป้องกันมิให้คนต่างด้าวใช้พื้นที่ประเทศไทยเป็นสถานที่เก็บรักษารถเพื่อการส่งออกนั้น ๆ

๔) ผู้ประกอบธุรกิจรถประเภทต่าง ๆ บริเวณด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก มิได้มีเฉพาะบุคคลสัญชาติไทย ยังมีผู้ประกอบการต่างด้าว เช่น เมียนมาร์ ปากีสถาน บังคลาเทศ ซึ่งมีได้ติดต่อพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๔๒ โดยกำหนดธุรกิจที่จะต้องขออนุญาต อยู่ในบัญชีท้ายของพระราชบัญญัติอยู่แล้ว ในกรณีประกอบธุรกิจนำเข้า-ส่งออกรถยนต์โดยไม่มีการจำหน่ายในประเทศ มิได้อยู่ในการกำกับดูแลที่จะต้องขออนุญาต คนต่างด้าวสามารถประกอบธุรกิจได้โดยไม่ผิดกฎหมาย

๕) ในช่วงที่ผ่านมายังไม่มี การดำเนินการตามมาตรการ “ของตกค้าง” เนื่องจากกรมศุลกากรได้มีประกาศดังกล่าวทั้ง ๒ ฉบับ เมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ ที่ผ่านมาจึงยังไม่มีกรณีถือว่าเป็นสินค้าตกค้างภายหลังครบกำหนด ที่จะต้องส่งออกภายใน ๙๐ วัน

๖) กรณีมีการซื้อขายรถจักรยานในบริเวณด่านศุลกากรแม่สอด กรมศุลกากรมีการจัดเก็บภาษีจากการซื้อขายรถจักรยานใช้แล้ว โดยกรมศุลกากรได้แบ่งกลุ่มสินค้ารถจักรยานใช้แล้วออกเป็น ๒ ประเภท คือ

(๑) รถจักรยานใช้แล้วที่เข้ามาในลักษณะผ่านแดนและนำผ่านไปอีกประเทศหนึ่ง และ

(๒) สินค้าที่เข้ามาในลักษณะผ่านแดนแต่มีการขอเปลี่ยนแปลงเป็นเสียภาษีเพื่อขายภายในประเทศโดยกรมศุลกากรจะจัดเก็บภาษีในลักษณะเหมารวมทั้งตู้คอนเทนเนอร์

๗) การจัดเก็บข้อมูลของสินค้าการนำเข้าลักษณะขอผ่านแดน เดิมกรมศุลกากรจะมีการจัดทำใบขนสินค้าขอผ่านแดนในระบบ Manual ส่งผลให้มีโอกาสที่สินค้าจะหลุดไปขายในตลาดภายในประเทศได้ ซึ่งในขณะนี้กรมศุลกากรกำลังแก้ไขปัญหาในส่วนนี้โดยการจัดทำใบขนส่งสินค้าในระบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับสินค้าที่ขอผ่านแดนและมีการขอเปลี่ยนแปลงขอเสียภาษีเพื่อขายภายในประเทศ กรมศุลกากรจะจัดเก็บข้อมูลไว้ในส่วนของสินค้านำเข้าเพื่อขอเสียภาษีแบบปกติ

๘) กรมสรรพากรให้ข้อมูลว่า ผู้ประกอบธุรกิจนำเข้า-ส่งออกรถยนต์ รถจักรยานยนต์ในพื้นที่จังหวัดตาก ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการนิติบุคคลที่จดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมายไทย และมีสถานประกอบการตั้งอยู่นอกพื้นที่จังหวัดตาก ได้ทำการส่งสินค้าออกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีการทำสัญญาซื้อขายกัน ณ สถานประกอบการและได้ชำระภาษีตามท้องที่ที่สถานประกอบการตั้งอยู่ ซึ่งมีลักษณะเป็นการส่งออกสินค้าผ่านแดนโดยสถานที่เก็บสินค้าที่จังหวัดตากมิใช่เป็นแหล่งซื้อขายสินค้า

๙) กรมสรรพสามิตจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากผู้ผลิตและผู้นำเข้าเท่านั้น โดยสินค้าที่จัดเก็บภาษีสรรพสามิตมีหลายประเภท อาทิ รถยนต์ สำหรับกรณีการส่งออกรถยนต์ใช้แล้วไปขายในต่างประเทศจะได้รับยกเว้นภาษีหรือไม่ กรณีดังกล่าวไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกรมสรรพสามิตโดยตรงแต่อย่างใด

๑๐) กรมศุลกากรให้ความเห็นว่า เนื่องจากรถยนต์ใช้แล้วในประเทศมีภาระค่าภาษีที่แฝงอยู่ในราคารถยนต์ ซึ่งได้แก่ ภาษีศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีเพื่อมหาดไทย ทำให้ราคารถยนต์ใช้แล้วในประเทศมีราคาสูงกว่าราคารถยนต์ใช้แล้วที่นำเข้าผ่านแดนเพื่อส่งออกไปยังประเทศเมียนมาร์ เพราะไม่ต้องชำระค่าภาษี ดังนั้น หากต้องการจะให้รถยนต์ใช้แล้วในประเทศสามารถแข่งขันกับรถยนต์ใช้แล้วผ่านแดนจะต้องทำให้ราคาลดลงโดยการคืนอากรต่าง ๆ ที่แฝงอยู่ในราคาให้แก่ผู้ส่งออกทั้งหมด หรือบางส่วนตามสภาพราคาของรถยนต์ที่ส่งออก เพื่อจูงใจการส่งออกรถยนต์ใช้แล้วในประเทศ โดยกำหนดมาตรการที่รัดกุมเพื่อป้องกันการทุจริตในการคืนค่าภาษีอากร ทั้งนี้ ต้องแก้ไขระเบียบการส่งออกรถยนต์ใช้แล้วที่ต้องขออนุญาตส่งออกจากกรมการขนส่งทางบก

๔.๔ การส่งออกรถยนต์ใช้แล้วที่นำเข้ามาเพื่อปรับสภาพแล้วส่งออกตามด่านศุลกากรต่าง ๆ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ (ม.ค.-ต.ค.) ตามระเบียบกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการอนุญาตให้นำรถยนต์ที่ใช้แล้วเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อปรับสภาพแล้วส่งออก พ.ศ. ๒๕๕๙ ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการค้าต่างประเทศ

ปริมาณคัน มูลค่าล้านบาท

ที่	ด่านส่งออก	๒๕๕๕		๒๕๕๖		๒๕๕๗		๒๕๕๘	
		ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
๑	ด่านศุลกากรเชียงแสน	๑,๓๑๐	๓๒๖.๖	๑,๑๑๑	๑๘๘.๘๘	๑,๐๑๖	๒๐๒.๖๙	๘๙๔	๑๙๐.๖๒
๒	ด่านศุลกากรแม่สอด	๒,๓๘๒	๖๔๕.๔๓	๕๔๓	๑๘๙.๖๔	๒๘๙	๑๒๕.๗๒	๒๑๑	๙๙.๐๙
๓	ด่านศุลกากรแม่สาย	๙๔๒	๑๓๐.๐๕	๔๔๕	๗๐.๕๕	๔๙๘	๑๐๕.๗	๑๙๖	๓๓.๑
๔	ด่านศุลกากรหนองคาย	๖๘๖	๔๔๑.๕๓	๔๙๓	๓๐๘.๗๕	๔๑๒	๒๒๗.๒๙	๑๒๓	๗๓.๖๖
๕	สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	๑,๑๗๙	๓๔๕.๑๕	๓๐๑	๑๖๕.๒๘	๑๒๗	๘๘.๙๔	๔๐	๔๕.๗๓
๖	ท่าเรือกรุงเทพ สทก.	๔๘	๑๓.๓๗	๘๒	๔๙.๙๘	๘๑	๕๗.๘๗	๘	๗.๙
๗	ด่านศุลกากร อรัญประเทศ	๑๕	๑๑.	๗	๑๒.๙๒	๑๘	๑๕.๖๓	๗	๘.๓๕
๘	ด่านศุลกากรช่องจอม	๒	๑.๓๔	๙	๕.๐๓	๒๕	๒๗.๖๒	๖	๓.๖๔
๙	ด่านศุลกากรระนอง	๔	๐.๕	๙	๒.๐๒	๗	๑.๗๘	๓	๐.๘๓
๑๐	อื่น ๆ	๒๐๖	๑๑๐.๘๙	๗๔	๔๕.๗๓	๗๗	๔๐.๗๕	๓๙	๓๘.๐๓
	รวม	๖,๗๗๔	๒,๐๒๕.๘๖	๓,๐๗๔	๑,๐๓๘.๗๕	๒,๕๕๐	๘๘๙.๙๙	๑,๕๒๗	๕๐๐.๙๖

ข้อสังเกต

๑. ในขณะที่พระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ ได้กำหนดให้รถยนต์ใช้แล้วและรถจักรยานยนต์ใช้แล้วห้ามนำเข้าแต่ไม่ได้ห้ามการนำถ้ายลำผ่านแดน ดังนั้น จึงสามารถนำผ่านในลักษณะถ้ายลำผ่านแดนได้ โดยได้รับยกเว้นภาษีอากรและปลอดใบอนุญาต ในขณะที่ผู้ประกอบการปรับสภาพรถยนต์ใช้แล้วจะต้องปฏิบัติตามระเบียบของกรมการค้าต่างประเทศโดยต้องดำเนินการได้เฉพาะในนิคมอุตสาหกรรม ต้องขออนุญาตนำเข้ารถทุกคันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร มีต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสูงกว่าการนำเข้าโดยการถ้ายลำ หรือการผ่านแดน เช่น การลงทุนในที่ดิน อาคาร สิ่งปลูกสร้าง การจ้างแรงงาน กระบวนการดำเนินการตามระเบียบพิธีการที่กำหนดไว้ ฯลฯ ดังจะเห็นได้จากตัวเลขการนำเข้ารถยนต์ใช้แล้วเพื่อปรับสภาพแล้วส่งออกของกรมการค้าต่างประเทศ ซึ่งมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง

๒. กรณีปัญหาความเหลื่อมล้ำของระเบียบระหว่างกรมศุลกากรและกระทรวงพาณิชย์ ที่ก่อให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมระหว่างผู้ประกอบการและเป็นการทำลายโอกาสในการส่งออกของไทยกับชายแดนประเทศเพื่อนบ้าน ขณะนี้ศาลปกครองได้มีคำพิพากษาไว้อย่างชัดเจนแล้วว่าการถ้ายลำ ผ่านแดนถือว่าการนำเข้ามาตามพระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. ๒๕๒๒ แต่กรมศุลกากรได้พิจารณาคำพิพากษาศาลปกครองดังกล่าวแล้วเห็นว่า หากนำคำพิพากษาศาลปกครองมาใช้บังคับจะทำให้สินค้านำเข้าที่ต้องขอใบอนุญาตนั้นจะไม่ได้มี

เฉพาะเพียงรถยนต์เท่านั้น แต่จะรวมไปถึงสินค้านำเข้าทุกประเภท และกรณีดังกล่าวก็ต้องบังคับใช้กับทุกราย อาทิ สินค้าที่นำเข้าผ่านแดนไปยังประเทศลาวก็ต้องขอใบอนุญาตทุกกรณี และเนื่องจากในทางปฏิบัติ การขอใบอนุญาตจะขอได้ยากมาก ประกอบกับการนำสินค้าผ่านแดนประเทศไทยผู้ส่งออกและผู้รับสินค้าจะอยู่ในประเทศที่สาม โดยประเทศไทยเป็นเพียงคนกลางในการขนส่งเท่านั้น กรณีดังกล่าวนี้ทำให้เกิดปัญหาว่าใครจะเป็นผู้ขอใบอนุญาต อย่างไรก็ตาม กรมศุลกากรได้มีความพยายามที่จะนำคำพิพากษาศาลปกครองดังกล่าวมาใช้บังคับเช่นเดียวกัน แต่เนื่องจากมีการร้องเรียนของผู้ประกอบการเป็นจำนวนมาก และไม่ยินยอมปฏิบัติตามโดยอ้างว่าไม่สามารถที่จะปรับตัวได้ทัน จากกรณีดังกล่าว กรมศุลกากรจึงได้ออกระเบียบของกรมศุลกากรกำหนดอนุญาตให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการได้เช่นเดิมเพียงถึงสิ้นเดือนกันยายน ๒๕๕๘ นี้เท่านั้น อนึ่ง ขณะนี้กรมศุลกากรอยู่ระหว่างพิจารณาว่าจะดำเนินการอย่างไรต่อไป ทั้งนี้ กรมศุลกากรได้มีแนวคิดที่ว่า ต่อจากนี้ไปการผ่านแดนจะต้องมีข้อตกลงระหว่างประเทศ และหากไม่มีข้อตกลงระหว่างประเทศก็จะไม่มีการอนุญาตให้ผ่านแดนอีกต่อไป

๔.๕ มาตรการควบคุมการนำเข้ารถยนต์ของประเทศเพื่อนบ้านและประเทศอินเดีย

ในขณะที่ประกาศกรมศุลกากรทั้งผ่านแดนและถ่ายลำ อำนวยความสะดวกในการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยโดยไม่ได้เกิดประโยชน์ต่อเจ้าของประเทศไม่ว่าการจัดเก็บภาษีอากรต่าง ๆ ค่าผ่านทาง ค่าซ่อมแซมสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายงบประมาณด้านทรัพยากรบุคคลของรัฐ ประเทศเพื่อนบ้านของไทยได้มีมาตรการดูแลปกป้องผลประโยชน์ของแต่ละประเทศ ดังนี้

๑) สปป.ลาว ยกเลิกการนำเข้ารถยนต์มือสอง ตั้งแต่วันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๕

๒) เวียดนาม ห้ามนำเข้ารถยนต์พวงมาลัยขวา ไม่ว่าจะเป็รถใหม่ CKD หรือรถที่ผ่านการปรับสภาพแล้ว ยกเว้นรถยนต์พวงมาลัยขวาบางประเภท (อาทิ รถเครน รถขุดเจาะ รถกวาดถนน รถขยะ รถใช้ในการก่อสร้างถนน เป็นต้น) ซึ่งจะใช้ในพื้นที่เฉพาะเท่านั้น ตามระเบียบ Joint Circular No. 03/2006 Guiding the Import of Used Motor Cars of less Than 16 Seats

๓) กัมพูชา ห้ามนำเข้ารถยนต์พวงมาลัยขวา และรถยนต์ที่มีการแก้ไขปรับสภาพเปลี่ยนพวงมาลัยจากขวาเป็นซ้าย

๔) มาเลเซีย จะประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์มือสอง (Used Commercial Vehicles Passenger Car, Motorcycle) ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๙ เป็นต้นไป

๕) เมียนมาร์ ออกกฎหมายฉบับใหม่ New Automobile Law เมื่อวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๘ โดยระบุเป็นข้อบังคับให้ใช้รถยนต์พวงมาลัยซ้ายเท่านั้นภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ (ค.ศ. ๒๐๑๘) เนื่องจากปัจจุบันรถยนต์ที่วิ่งบนท้องถนนในเมียนมาร์ กว่าร้อยละ ๙๐ เป็นรถพวงมาลัยขวาแต่วิ่งด้านขวา ทำให้ไม่ปลอดภัย ทั้งนี้ รถยนต์นำเข้าส่วนใหญ่เป็นรถยนต์มือสองจากญี่ปุ่นซึ่งเป็นพวงมาลัยขวา เนื่องจากรถญี่ปุ่นมือสองมักมีการใช้งานน้อย ระยะวิ่งน้อยและในสภาพที่เกือบเหมือนใหม่ ประกอบกับช่องทางการสั่งซื้อรถมือสองจากญี่ปุ่นของเมียนมาร์ในปัจจุบันมีความสะดวก โดยการใช้ระบบ E-Commerce ผู้ซื้อสามารถเข้า Website เพื่อเลือกรุ่นที่ต้องการ ชำระเงิน และรอรถส่งมาจากญี่ปุ่น

มาเข้าที่ท่าเรืออย่างกึ่งและติละวา ซึ่งเป็นช่องทางใหม่ที่ได้รับความนิยมมากขึ้นกว่าช่องทางเดิมที่นำเข้าสู่เมียนมาร์ผ่านประเทศไทยที่อำเภอแม่สอด โดยรถยนต์มือสองจากญี่ปุ่นจะนำเข้ามายังท่าเรือของไทยก่อนส่งต่อไปยังอำเภอแม่สอดเพื่อเข้าสู่เมียนมาร์ กฎหมายใหม่ดังกล่าวทำให้ประชาชนเกิดความกังวลและชะลอการนำเข้ารถยนต์พวงมาลัยขวาจากต่างประเทศ

๖) อินเดียน กฎระเบียบการนำเข้ารถยนต์มือสองจากต่างประเทศของอินเดีย คือรถยนต์มือสองนำเข้าต้องเป็นรถพวงมาลัยขวาและมีอายุการใช้งานไม่เกิน ๓ ปี ต้องนำเข้าผ่านด่านศุลกากรที่ทำเรือเมืองมูมไบเท่านั้น กำหนดอัตราภาษีศุลกากรขาเข้าที่สูง (ประมาณร้อยละ ๑๐๑.๙๑ - ๑๑๑) ความจุกระบอกสูบต้องไม่เกิน ๓,๐๐๐ ซีซี ส่งผลให้การนำเข้ารถยนต์มือสองมีต้นทุนสูง ทั้งนี้อินเดียมีนโยบายปกป้องอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ในประเทศ

กรมการค้าต่างประเทศมีความเห็นว่า กฎระเบียบการนำเข้ารถยนต์มือสองของประเทศเพื่อนบ้านไม่เอื้ออำนวย โดยปัจจุบัน สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ไม่อนุญาตนำเข้ารถยนต์มือสอง และ/หรือห้ามนำเข้ารถยนต์พวงมาลัยขวา ยกเว้นสำหรับการใช้งานเฉพาะด้าน มาเลเซียจะประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์มือสองในอนาคตอันใกล้ และเมียนมาร์ได้ออกกฎหมายใหม่กำหนดให้ใช้รถยนต์พวงมาลัยซ้ายเท่านั้นในปี ๒๕๖๑ อีกทั้งรถยนต์ใช้แล้วที่ประเทศในกลุ่มดังกล่าวนำเข้าส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ใช้แล้วจากประเทศญี่ปุ่น เนื่องจากมีอายุการใช้งานน้อย (ไม่เกิน ๕ ปี) มีการดูแลรักษาที่ดี และภาษีรถยนต์ใหม่ของญี่ปุ่นมีอัตราต่ำกว่าของประเทศไทยส่งผลให้ราคารถยนต์ใช้แล้วที่นำเข้าจากประเทศญี่ปุ่นมีราคาต่ำกว่าเมื่อเทียบกับรถยนต์ใช้แล้วของประเทศไทย การผลักดันรถยนต์ใช้แล้วของไทยไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านจึงเป็นไปได้ยาก อาจต้องปรับเป็นการส่งออกอะไหล่หรือชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อใช้สำหรับการซ่อมแซมทดแทน

อย่างไรก็ดี การนำเข้ารถยนต์มือสองของอินเดีย ซึ่งเป็นประเทศที่ใช้รถยนต์พวงมาลัยขวา มีข้อกำหนดด้านอายุการใช้งาน ทำเรื่อนำเข้า และอัตราภาษีนำเข้าที่สูง ซึ่งเป็นภาระต้นทุน ที่ทำให้รถยนต์มือสองนำเข้ามีราคาสูง ในกรณี หากไทยจะผลักดันการส่งออกรถยนต์มือสองไปอินเดีย จำเป็นต้องมีการเจรจากับอินเดียเพื่อลดอุปสรรคทางการค้าดังกล่าว

๔.๖ ผลกระทบต่อผู้ประกอบการภายในประเทศ

ในขณะที่ประเทศไทยมีศักยภาพในการผลิตรถยนต์ออกสู่ตลาดปีละประมาณ ๒ ล้านคัน มีการส่งออกประมาณ ๙ แสน - ๑.๕ ล้านคัน/ปี จำหน่ายในประเทศประมาณ ๘ แสน - ๑.๘ ล้านคัน ในแต่ละปีจะมีรถประมูลขายทอดตลาดประมาณ ๑ - ๑.๒ แสนคัน/ปี มีปริมาณรถยนต์ใช้แล้วหมุนเวียนในตลาดประมาณ ๑ - ๑.๕ ล้านคัน/ปี โดยปกติ แต่จากนโยบายรถคันแรกของรัฐบาลในปี ๒๕๕๖ ประกอบกับสภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวของโลกและภายในประเทศ ส่งผลให้มีรถยนต์ใช้แล้วเพิ่มขึ้นในตลาดรถยนต์มือสองประมาณ ๒.๔ - ๓ ล้านคัน หรือปริมาณ ๓ เท่าของรถยนต์ใหม่ที่จำหน่ายในประเทศ (ข้อมูลจากสมาคมผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้ว) ทำให้ธุรกิจขายรถยนต์มือสองในประเทศขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

ผู้ประกอบการรถยนต์มือสอง ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการ SMEs เช่น เป็นผู้ประกอบการ
ในรูปของบุคคลธรรมดา คณะบุคคล ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่มีใช้นิติบุคคล ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด
บริษัทร่วมค้า เป็นต้น ซึ่งมีจำนวนประมาณกว่า ๒ หมื่นรายในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

จากความสำคัญนี้ จึงนำมาสู่การจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสอง ที่ถือว่าเป็นส่วนหนึ่ง
ในรายได้ของรัฐบาล ซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดเก็บภาษีรถยนต์มือสอง ได้แก่ กรมสรรพากร
ทำหน้าที่รับผิดชอบเรื่องของภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่ม กรมการขนส่งทางบกทำหน้าที่รับผิดชอบ
เรื่องภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์ ซึ่งปัจจุบันยังมีปัญหาด้านการจัดเก็บภาษีดังกล่าวไม่ได้เต็มที่ เนื่องจาก

๑) ผู้ประกอบการดังกล่าวไม่มีการจดทะเบียนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๒) ผู้ประกอบการบางรายหลีกเลี่ยงทั้งภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่ม บางราย
หลีกเลี่ยงโดยใช้วิธีการเปิดบริการเป็นที่จอดรถทำให้มีรายได้ไม่ถึงเกณฑ์ที่ต้องเข้าสู่ระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม

การจัดเก็บภาษีสำหรับธุรกิจซื้อขายรถยนต์มือสองอยู่ภายใต้ข้อบังคับตามประมวล
รัษฎากร มาตรา ๗๗/๒ โดยมีมูลค่าฐานภาษีเท่ากับราคาหรือมูลค่าที่ทำการซื้อขาย ที่ได้รับการปฏิบัติ
เช่นเดียวกับสินค้าประเภทอื่น ๆ ที่อยู่ในข้อบังคับที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม แต่เนื่องจากรถยนต์มือสอง
เป็นสินค้าใช้แล้วซึ่งได้เสียภาษีมูลค่าเพิ่มในการซื้อครั้งแรก อีกทั้งผู้ประกอบการมีการติดต่อซื้อขายส่วนใหญ่
กับผู้บริโภคที่ไม่ได้อยู่ในระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม จึงไม่มีหลักฐานภาษี (ใบกำกับภาษีมูลค่าเพิ่มจากผู้ขาย)
เพื่อใช้ในการเครดิตภาษีซื้อได้ จึงก่อให้เกิดภาระภาษีแฝงอยู่ในสินค้าใช้แล้ว ซึ่งประเด็นปัญหาดังกล่าว
ทำให้ภาครัฐสูญเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีทั้งภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นจำนวนมาก และ
เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้ประกอบการที่ปฏิบัติตามถูกต้องตามระบบ เนื่องจากมีราคาขายรถยนต์มือสอง
ที่สูงกว่าผู้ประกอบการที่อยู่นอกระบบ จึงเกิดผลกระทบต่อผู้บริโภคทำให้ผู้บริโภคไม่ได้รับความเป็นธรรม
ในการซื้อรถยนต์มือสอง และผู้บริโภคมีความเสี่ยงในการซื้อสินค้าจากผู้ประกอบการที่อยู่นอกระบบ
ทำให้ไม่มีทางเลือกที่จะได้รับสินค้าและบริการที่มีมาตรฐานและมีคุณภาพ

จากข้อมูลเบื้องต้นจะเห็นได้ว่า ลำพังสถานการณ์รถยนต์ใช้แล้วภายในประเทศ
ก็ประสบปัญหาด้านการปฏิบัติในแทบทุกขั้นตอนของการจัดเก็บรายได้เข้ารัฐ หากยังมีปริมาณรถยนต์
ที่ล้นล้น หรือใช้ช่องว่างของกฎหมายจากการที่กรมศุลกากรเปิดช่องให้ผู้นำเข้าผ่านแดนที่สามารถแก้ไข
ใบขนสินค้าหลังจากที่สินค้านำเข้ามาอยู่ในคลังสินค้าเพื่อรอการส่งออกภายในระยะเวลาที่กำหนด
โดยผู้ขนสินค้าผ่านแดนสามารถขอแก้ไขเป็นการชำระภาษี ณ ด่านศุลกากรนั้น และสามารถนำ
สินค้าออกไปจำหน่ายในประเทศได้โดยถูกต้องตามกฎหมาย ขัดกับเจตนารมณ์และหลักการของประกาศ
กรมศุลกากรทั้งสองฉบับที่ว่าเพื่อขนส่งของผ่านราชอาณาจักร จากท่าเรือที่แห่งหนึ่งที่ขนส่งเข้ามา ไปยัง
ท่าเรือที่อีกแห่งที่ขนส่งของออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการ
ขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร และจะต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ซึ่งของนั้นในราชอาณาจักร ทำให้
ประเทศชาติต้องเสียพื้นที่ในการจ่อรถยนต์ที่ไม่สามารถระบายออกไปจำหน่ายต่างประเทศได้
ก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจของพื้นที่ซึ่งสามารถนำไปพัฒนาธุรกิจที่ก่อให้เกิดรายได้ประเภท

อื่น ๆ ได้ นอกจากนั้น ทำให้ราคารถยนต์มือสองในประเทศตกต่ำลง การซื้อขายชะลอตัว รัฐบาลรายได้จากการจัดเก็บภาษีทั้งภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว รัฐบาลยังต้องมีรายจ่ายจากนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ โดยการออกนโยบายมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการ SMEs และพยายามหามาตรการที่จะช่วยผลักดันให้รถยนต์มือสองที่มีอยู่ในประเทศสามารถส่งออกไปขายที่ประเทศเพื่อนบ้านได้มากขึ้น ในขณะนี้ ซึ่งหลีกเลี่ยงไม่ได้ในการนำมาตราการทางภาษีอากรมาใช้ เพื่อให้สามารถแข่งขันกับรถยนต์มือสองจากญี่ปุ่น สิงคโปร์ หรือจีน เนื่องจากรถยนต์ในประเทศที่ต้นทุนแฝงมาจากราคารถยนต์รวมภาษีที่จัดเก็บจากการซื้อครั้งแรกทั้งภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นปัญหาใหญ่อีกปัญหาหนึ่งที่กระทรวงการคลังอยู่ในระหว่างการศึกษาหามาตรการในขณะนี้

๕. กรณีสินค้าน้ำมันปาล์ม

ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงพาณิชย์

๕.๑ กฎหมาย (กฎ / ระเบียบ / ประกาศ) ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าน้ำมันปาล์ม และสินค้าน้ำมันเนื้อในเมล็ดปาล์ม ในพิกัดอัตราศุลกากรหลัก คือ ๑๕๑๑ และ ๑๕๑๓ (พิกัดอัตราศุลกากร ๑๕๑๑.๑๐.๐๐ ๑๕๑๑.๙๐.๑๑ ๑๕๑๑.๙๐.๙๑ ๑๕๑๑.๙๐.๙๒ และ ๑๕๑๑.๙๐.๙๙ / สินค้า น้ำมันเนื้อในเมล็ดปาล์ม พิกัดอัตราศุลกากร ๑๕๑๓.๒๑.๑๐ ๑๕๑๓.๒๑.๙๐ ๑๕๑๓.๒๙.๑๑ ๑๕๑๓.๒๙.๑๓ ๑๕๑๓.๒๙.๑๔ ๑๕๑๓.๒๙.๙๑ ๑๕๑๓.๒๘.๙๒ ๑๕๑๓.๒๙.๙๔ ๑๕๑๓.๒๙.๙๕ และ ๑๕๑๓.๒๙.๙๗)

การบริหารจัดการของกระทรวงพาณิชย์

- ประกาศคณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ เรื่อง การกำหนดสินค้าและบริการการควบคุม ปี ๒๕๕๖
- ประกาศคณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ เรื่อง การแสดงราคา รับซื้อสินค้าเกษตร ปี ๒๕๕๖
- ประกาศคณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ เรื่อง การแจ้งปริมาณ สถานที่เก็บ และจัดทำบัญชีคุมสินค้า น้ำมันปาล์ม ปี ๒๕๕๖
- ประกาศคณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ เรื่อง การควบคุมการขนย้าย น้ำมันปาล์ม ปี ๒๕๕๖
- ประกาศสำนักงานคณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการในการขออนุญาต การอนุญาต แบบหนังสืออนุญาต และวิธีการขนย้ายน้ำมันปาล์ม ปี ๒๕๕๖
- ประกาศคณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ เรื่อง การกำหนดสินค้าและบริการควบคุม ปี ๒๕๕๗
- ประกาศคณะกรรมการกลางว่าด้วยสินค้าและบริการ เรื่อง การแจ้งปริมาณ สถานที่เก็บ และจัดทำบัญชีคุมสินค้า น้ำมันปาล์ม ปี ๒๕๕๗

- ประกาศคณะกรรมการกลางว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ เรื่อง การควบคุมการขนย้ายน้ำมันปาล์ม ปี ๒๕๕๗

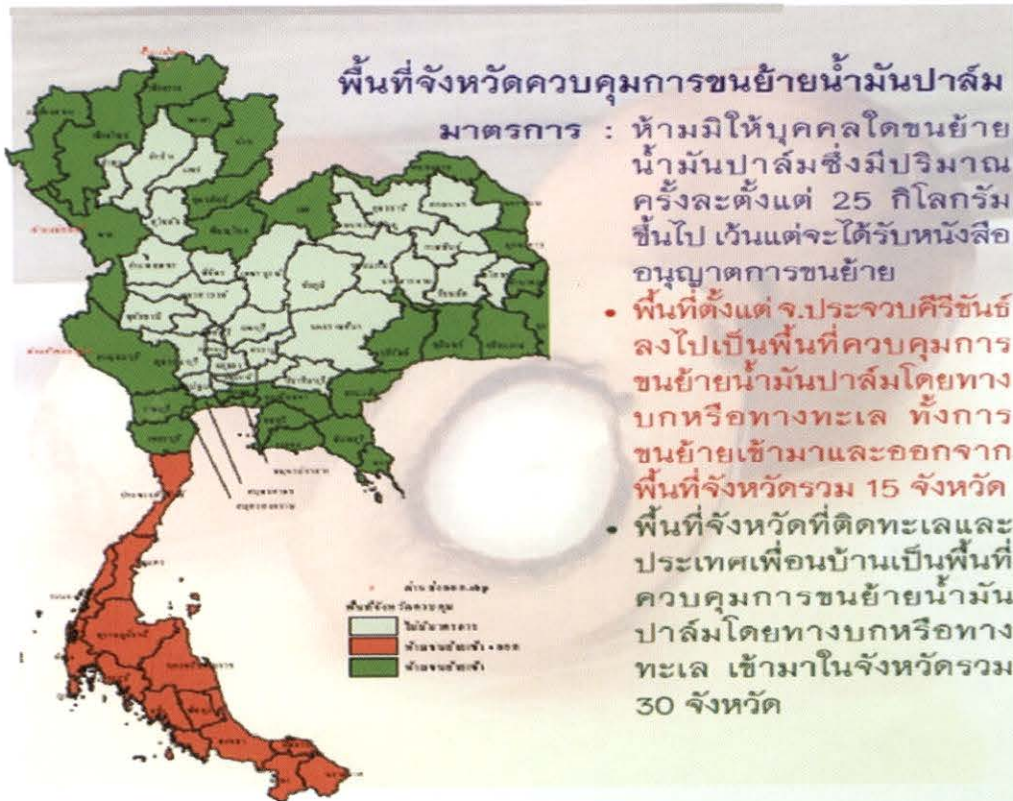
- ประกาศสำนักงานคณะกรรมการกลางว่าด้วยสินค้าและบริการ เรื่อง แบบแจ้งตามประกาศคณะกรรมการกลางว่าด้วยสินค้าและบริการ ปี ๒๕๕๗

- ประกาศสำนักงานคณะกรรมการกลางว่าด้วยสินค้าและบริการ เรื่อง การแสดงราคารับซื้อสินค้าเกษตร ปี ๒๕๕๗

๕.๒ มติ ครม. เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๖ เห็นชอบการแก้ไขปัญหาปาล์มน้ำมันอย่างเป็นทางการโดยกำหนดด่านส่งออกเฉพาะ การนำเข้านอกโควตา WTO เพื่อการส่งออก ๔ ด้าน คือ ด้านสังขละบุรี ด้านแม่สอด ด้านแม่สาย และด่านท่าเรือกรุงเทพฯ และ มติ ครม. เมื่อวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ เห็นชอบการบริหารจัดการนำเข้า-ส่งออกน้ำมันปาล์มภายใต้ WTO โดยให้ผู้นำเข้าต้องรับซื้อผลผลิตในประเทศเพื่อส่งออกด้วย

ข้อมูลการนำเข้าและส่งออกน้ำมันปาล์มและผลิตภัณฑ์

ระเบียบกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการกำหนดมาตรการในการนำเข้าและการนำเข้าเพื่อส่งออก และหลักเกณฑ์ วิธีการในการออกหนังสือรับรองการได้รับสิทธิชำระภาษีตามพันธกรณี ตามความตกลงการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) สำหรับภาษีนอกโควตาสินค้าน้ำมันปาล์มและน้ำมันเชื้อเพลิงปาล์ม พ.ศ. ๒๕๕๖



**กรณีสินค้าน้ำมันปาล์ม เปรียบเทียบการถ่ายลำผ่านแดนโดยการกำกับดูแลของกรมศุลกากร
กับการนำเข้าโดยการกำกับดูแลของกรมการค้าต่างประเทศ**

กรมศุลกากร	กรมการค้าต่างประเทศ
คุณสมบัติผู้ขอถ่ายลำผ่านแดนต้องมีข้อใดข้อหนึ่งดังนี้	คุณสมบัติผู้ขอนำเข้า
๑. เป็นผู้นำเข้า/ส่งออก มาตรฐาน AEO (ในไทย ๒๑๗ ราย) ๒. เป็นตัวแทนออกของมาตรฐาน AEO ๓. จดทะเบียนเป็นผู้ขอผ่านแดน วางประกัน ๒ ล้านบาท ๔. เป็นผู้ทำสัญญาประกันและสัญญาทัณฑ์บนพร้อมวางเงินประกันในวงเงินค้ำค่าภาษีอากรของของทั้งหมดในแต่ละครั้ง	๑. การนำเข้าในโควตาโดยองค์การคลังสินค้าแต่เพียงผู้เดียว ๒. การนำเข้านอกโควตาต้องเป็นโรงสกัดหรือโรงกลั่นหรือนิติบุคคลที่มีประวัติการค้าน้ำมันปาล์มหรือน้ำมันเนื้อในเมล็ดปาล์มโดยต้องนำเข้าเพื่อจำหน่ายผลิต แปรรูป บรรจุหีบห่อ หรือดำเนินการใด ๆ ด้วยตนเอง และจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้า และต้องแจ้งข้อมูลพร้อมเอกสารหลักฐานดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - แจ้งวัตถุประสงค์การนำเข้าว่าเพื่อใช้/จำหน่ายในประเทศหรือส่งออก - สัญญาซื้อขายหรือเอกสารที่แสดงว่ามีการซื้อขาย - ปริมาณสินค้าที่จะนำเข้าแต่ละครั้งและพาหนะที่ใช้บรรทุก - หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดจากประเทศผู้ส่งออก - วันที่และด่านศุลกากรที่นำเข้า - สถานที่เก็บสินค้า
การบริหารโควตา	การบริหารโควตา
ไม่จำกัดปริมาณ	ในโควตานำเข้าโดย อคส. ๔,๘๖๐ ตัน/ปี นอกโควตา - นำเข้าเพื่อใช้ในประเทศภาษี ๑๔๓% - นำเข้าเพื่อการส่งออก มติ ครม. ๒ พ.ย. ๒๕๔๗ ซื้อในประเทศ ๑ ส่วน นำเข้า ๑ ส่วน ส่งออก ๒ ส่วน ภายใน ๓๐ วัน (โดยทำข้อตกลงกับกระทรวงพาณิชย์) กรณีขอคืนภาษี ๑๔๓% + ๗% ตรวจสอบการใช้จริง
กำหนดด่าน	กำหนดด่าน
ทุกด่าน	มติ ครม. ๒๒ เม.ย. ๒๕๔๖ กำหนดด่านส่งออก ๔ ด่าน คือ ด่านสังขละบุรี ด่านแม่สอด ด่านแม่สาย และด่านท่าเรือกรุงเทพฯ สำหรับการนำเข้านอกโควตา WTO เพื่อการส่งออก
พิกัดอัตราศุลกากรที่มีการดำเนินการ	พิกัดอัตราศุลกากรที่มีการดำเนินการ
น้ำมันปาล์มในหมวด ๑๕; ๑๕๑๑ ๑๕๑๓ ๑๕๑๖ ๑๕๑๗ ๑๕๑๘ ซึ่งรวมถึงน้ำมันปาล์มผ่านกรรมวิธีแปรรูปทั้งหมดหรือบางส่วนบางชนิด ซึ่งเป็นวัตถุดิบสำหรับอุตสาหกรรมเคมีขั้นสูงเท่านั้น **ตรวจสอบความถูกต้องของใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า เนื่องจากในบางประเทศไม่มีอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม	๑๕๑๑ ๑๕๑๓ ตรวจสอบใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O)

สถิติผ่านสินค้าน้ำมันปาล์ม ประเภทพิกัด ๑๕.๑๑ เฉพาะด้านฯ สะเดา

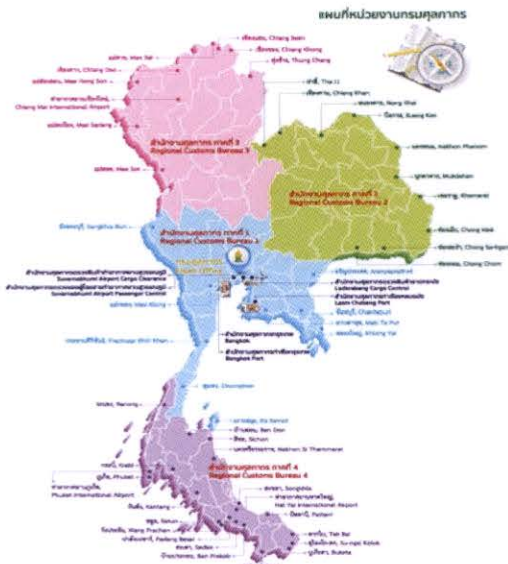
ในเขตท้องที่ที่รับผิดชอบของสำนักงานศุลกากรภาคที่ ๔ ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ถึง ธันวาคม ๒๕๕๘

ลำดับที่	ด้านศุลกากร	ปริมาณ (กก.)	มูลค่า (บาท)
๑	แม่สอด	๑๑๘,๒๐๐,๒๙๖.๓๘	๔,๒๑๔,๕๖๘,๓๔๖.๔๑
๒	ระนอง	๑๔,๘๖๒,๐๐๐.๘๒	๑,๔๕๑,๔๓๘,๑๒๑.๐๓
๓	เชียงใหม่	๒,๖๑๒,๐๔๓.๐๐	๙๘,๙๗๘,๑๗๕.๔๑
๔	แม่สาย	๑,๑๖๑,๑๓๕.๐๐	๓๘,๒๕๑,๐๕๒.๙๘
๕	แม่ฮ่องสอน	๔๙๘,๙๖๐.๐๐	๒๐,๗๑๒,๓๘๕.๐๓
๖	หนองคาย	๖๙๑,๙๕๑.๖๐	๑๗,๔๐๖,๗๙๘.๒๒
๗	เชียงใหม่	๑๔๒,๕๖๐.๐๐	๔,๘๑๗,๗๘๕.๒๑
๘	จันทบุรี	๑๓๐,๖๔๐.๐๐	๔,๒๐๖,๖๙๓.๔๔
๙	คลองใหญ่	๗๒,๓๒๔.๐๐	๑,๙๐๓,๙๐๕.๑๓
๑๐	แม่สะเรียง	๓๒,๐๗๖.๐๐	๘๔๘,๓๕๓.๙๓
๑๑	เชียงดาว	๒๙,๑๖๐.๐๐	๘๒๙,๒๙๐.๒๘
	รวม	๑๖๕,๔๓๓,๑๔๖.๗๘	๕,๘๕๓,๙๖๐,๙๐๗.๐๘

ประเด็นปัญหาในส่วนน้ำมันปาล์ม

๑. รัฐบาลได้เห็นถึงความสำคัญของมาตรการต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ มีระเบียบปฏิบัติ มาตรการการกำกับดูแล และในบางสินค้าเช่นสินค้าเกษตรที่เป็นพืชเศรษฐกิจหลักของประเทศ เช่น ข้าว น้ำมันปาล์ม มันสำปะหลัง อ้อยและน้ำตาล ถั่วเหลืองและพืชน้ำมัน ถึงกับต้องมีคณะกรรมการนโยบายแห่งชาติขึ้นมากำกับดูแล เช่น กรณีน้ำมันปาล์ม เป็นสินค้าชนิดเดียวที่อยู่นอกโควตาในการกำหนด มาตรการ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายปาล์มน้ำมันแห่งชาติ สำนักงานรัฐมนตรี เนื่องจากเป็นพืชเศรษฐกิจ และอ่อนไหว มีผลกระทบต่อคนส่วนใหญ่ของประเทศ เป็นพืชเศรษฐกิจ ในภาคใต้คู่กับยางพารา เกี่ยวพันกับเกษตรกรมากกว่า ๓๐๐,๐๐๐ ครัวเรือน ในพื้นที่ปลูกประมาณ กว่า ๔ ล้านไร่ โรงงานสกัดน้ำมันปาล์มประมาณกว่า ๒๐๐ โรงทั่วประเทศ ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนประมาณ ๕๐๐ ล้านบาท โรงงานกลั่นน้ำมันปาล์ม โรงงานผลิตไบโอดีเซล และอุตสาหกรรมต่อเนื่องใช้เงินลงทุน ประมาณ ๕๐๐ - ๒,๐๐๐ ล้านบาท มีการจ้างแรงงาน ผลิตสินค้าเพียงพอต่อการบริโภคภายในประเทศ มีการส่งออกตามแนวชายแดนเมียนมาร์ ลาว กัมพูชา และจีนตอนใต้มาเป็นเวลานาน

๒. ในขณะที่กรมการค้าต่างประเทศมีระเบียบมาตรการการบริหารจัดการในการดูแล การนำเข้าส่งออกน้ำมันปาล์ม พิกัด ๑๕.๑๑ และ ๑๕.๑๓ อย่างเต็มที่ เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของ ประเทศ แต่ประกาศศุลกากรถ่ายลำและผ่านแดนกลับสามารถนำผ่านได้ทุกพิกัดภาษี



ข้อมูลการนำเข้าและส่งออกน้ำมันปาล์มและผลิตภัณฑ์
 ขอบเขตการพาณิชย์ว่าด้วยการกำหนดมาตรการในการนำเข้าและการนำส่งออก
 และผลิตภัณฑ์ ใช้กในการออกหนังสือใบอนุญาตนำเข้าและส่งออก มี อนุสัญญาเขตการค้าเสรีโลก (WTO) สำหรับ
 ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มฉบับแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 2546



๓. หลังจากที่มีประกาศถ่ายล้าฉบับแรก เมื่อปี ๒๕๔๖ เป็นต้นมา ตลาดน้ำมันปาล์มของไทยตามแนวชายแดนสูญเสียไปกับการนำผ่านน้ำมันปาล์มจากมาเลเซีย เนื่องจากมีราคาที่ต่ำกว่าของในประเทศ ประกอบกับมีการอำนวยความสะดวกตลอดเส้นทางขนส่งไปได้ทุกด้านศุลกากร โดยไม่ได้คำนึงถึงมติคณะรัฐมนตรีที่กำหนดดำเนินการส่งออกไว้ ๔ ด้าน (ด้านสังขละบุรี ด้านแม่สอด ด้านแม่สาย และด้านท่าเรือกรุงเทพฯ) ปลอดภัยอากรต่าง ๆ ทำให้ไทยต้องสูญเสียตลาดน้ำมันปาล์มตามชายแดนเพื่อนบ้านไปอย่างสิ้นเชิง ทำให้เกิดปริมาณน้ำมันปาล์มล้นตลาดในประเทศช่วงฤดูผลผลิต ถึงแม้รัฐจะมีมาตรการช่วยเหลืออุดหนุนปริมาณส่วนเกินทั้งการบริโภคและพลังงานทดแทนอย่างเต็มที่

๔. หากน้ำมันปาล์มดังกล่าวอาศัยช่องทางการนำผ่านแต่ไม่ได้มีการส่งออกไปจริงมีการนำมาจำหน่ายภายในประเทศ หรือ เป็นการ “ถ่ายล้าเทียม” โดยอาศัยช่องว่างของระเบียบฯ ในการขอแก้ไขสินค้าจากการนำผ่านมาเป็นเพื่อจำหน่ายในประเทศได้ เนื่องจากน้ำมันปาล์มจากมาเลเซียมีราคาต่ำกว่าประเทศไทยมาก ซึ่งไม่ได้มีสาเหตุเพียงต้นทุนต่อหน่วยสูงกว่าเพราะโครงสร้างการผลิตที่ต่างกัน แต่รวมถึงนโยบายของรัฐในการยกระดับราคาผลผลิตของเกษตรกร ประกอบกับกฎระเบียบและมาตรการกำกับที่เคร่งครัดของกระทรวงพาณิชย์ ทำให้มีปริมาณน้ำมันปาล์มที่มีการนำผ่านสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุก ๆ พิกัดภาษี ส่งผลให้รัฐและผู้เกี่ยวข้องทั้งระบบ ต้องแก้ปัญหาเฉพาะหน้าที่เกิดขึ้นซ้ำ ๆ ทุก ๆ ปี เพราะมิได้ตระหนักว่าสาเหตุของปัญหาอยู่ที่กฎระเบียบของรัฐที่ไม่สอดคล้องกันของหน่วยงานและเปิดโอกาสให้มีการแสวงหาผลประโยชน์ได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายดังที่เป็นอยู่

๕. ปัจจุบัน คณะกรรมการนโยบายปาล์มแห่งชาติ (กนป.) ได้มีคำสั่ง ๗/๒๕๕๘ เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานแก้ไขปัญหาการนำเข้าน้ำมันปาล์มและผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม เมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๘ โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของคณะทำงานและเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายตลอดจนค่าใช้จ่ายที่จำเป็น รวมถึงค่าขนย้ายของกลาง ค่าแรงขนขึ้นลง ค่าจ้างรถบรรทุก ค่าเก็บสินค้า

ฯลฯ ให้เบิกจ่ายจากต้นสังกัด ในกรณีที่มีการจำหน่ายของกลางโดยวิธีขายปันส่วน มีการนำรายได้จากการขายเป็นแบ่งค่าขึ้นน้ำ (สายลับ) ร้อยละ ๓๐ ค่ารางวัลนำจับร้อยละ ๒๕ และส่งคืนหลวงร้อยละ ๕๕

ผลการจับกุมการลักลอบและหลีกเลี่ยงนำเข้าน้ำมันปาล์ม ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙

ปีงบประมาณ	ศุลกากร			หน่วยงานอื่น			รวม		
	ราย	หน่วย (กก.)	มูลค่า (บาท)	ราย	หน่วย (กก.)	มูลค่า (บาท)	ราย	หน่วย (กก.)	มูลค่า (บาท)
๒๕๕๗	๒๑	๘,๒๙๗	๒๘๓,๓๑๕	๑๕	๑๓,๗๙๖	๔๓๓,๒๑๖	๓๖	๒๒,๐๙๓	๗๑๖,๕๓๑
๒๕๕๘	๙๕	๗๐๙,๕๕๘	๕๒,๕๙๖,๙๓๔	๑๔	๒๐,๕๑๐	๖๑๖,๗๗๐	๑๐๙	๗๓๐,๐๖๘	๕๓,๒๑๓,๗๐๓
๒๕๕๙	๓๘	๒๘,๒๙๙	๒๐๕,๘๙๕	๒	๑,๑๘๙	๓๘,๕๖๑	๔๐	๒๙,๔๘๘	๒๔๔,๕๕๕

๖. ความคืบหน้าการดำเนินการในการออกประกาศและระเบียบเพื่อกำหนดรายการสินค้าและขั้นตอนในการนำผ่านตามพระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

กระทรวงพาณิชย์ โดยกรมการค้าต่างประเทศจำเป็นต้องออกประกาศกระทรวงพาณิชย์เพื่อกำหนดรายการสินค้าห้ามนำผ่าน โดยเฉพาะสินค้าที่มีมาตรการห้ามนำเข้าหรือห้ามส่งออกหรือสินค้าที่จำเป็นต้องห้ามนำผ่านด้วยเหตุผลเฉพาะ เนื่องจากเป็นสินค้าอ่อนไหวที่อาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ หรือความมั่นคงของประเทศ หรือกำหนดรายการสินค้าที่ต้องจัดระเบียบการนำผ่าน เช่น สินค้าเกษตรอ่อนไหว อาทิ ข้าว มันสำปะหลัง และน้ำมันปาล์ม โดยได้มีหนังสือสอบถามความเห็นและประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือมีส่วนรับผิดชอบต่อสินค้าดังกล่าวเพื่อขอทราบเหตุผลความจำเป็นในการกำหนดมาตรการนำเข้า-ส่งออกตามประกาศกระทรวงพาณิชย์เป็นไปอย่างรอบคอบเหมาะสมและรัดกุม ซึ่งสรุปรายการสินค้าที่จำเป็นต้องห้ามนำผ่าน หรือจัดระเบียบการนำผ่าน ขณะนี้อยู่ในระหว่างยกร่างประกาศและระเบียบเพื่อกำหนดรายการสินค้าและขั้นตอนปฏิบัติการนำผ่านสำหรับสินค้าเกษตรภายใต้พันธกรณีความตกลงระหว่างประเทศ จำนวน ๒๒ รายการได้ โดยมีสินค้าที่คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วเสร็จ ได้แก่ สินค้าน้ำตาลทราย และสินค้าไหมดิบ

๗. ข้อสังเกตของคณะกรรมการ ต่อประกาศถ่ายลำ/ผ่านแดนของกรมศุลกากร

๑) การผ่านแดน ความหมายสากลตามอนุสัญญาเกียวโต จะเป็นการนำของ สินค้าจากประเทศหนึ่งผ่านดินแดนทางบกของประเทศหนึ่งไปยังประเทศที่สาม ไม่ว่าการขนผ่านนั้นจะใช้นยานพาหนะของประเทศเจ้าบ้าน หรือของประเทศอื่นก็ตาม การนำผ่านจึงมิใช่การนำเข้าเพื่อส่งออก เพราะมีเจตนาเพียงแค่นำของดังกล่าวผ่านแดนประเทศหนึ่งออกไปยังประเทศที่สามเท่านั้น ไม่ได้มีเจตนาจะนำเข้าแต่อย่างใด

๒) การผ่านแดน แต่เดิมจะเป็นไปเพื่อให้ประเทศที่ไม่มีทางออกทะเล (Land-Locked Country) ได้มีทางออกทะเลเท่านั้น ซึ่งหลักการนี้กำหนดไว้ในอนุสัญญาบาเซลอน่า แต่ในปัจจุบัน การผ่านแดนไม่จำเป็นต้องเป็นไปเพื่อให้ประเทศ Land-Locked Country มีทางออกทะเลเท่านั้น แต่ยังเป็นไปเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ และเป็นไปเพื่อประโยชน์ด้านการค้าระหว่างประเทศอีกด้วย เช่น การรวมตัวกันของประเทศในทวีปยุโรป เพื่อเป็น “สหภาพยุโรป” (European Union) เพื่อให้สินค้าภายในกลุ่ม EU มีการค้าขายและขนส่งผ่านแดนกันได้อย่างเสรี นอกจากนี้ ยังให้สินค้านอกกลุ่มเคลื่อนย้ายเข้ามาในกลุ่ม EU ผ่านประเทศสมาชิก (ผ่านแดน) อย่างเสรีขึ้น เพื่อประโยชน์ของประเทศสมาชิกทุกคน

๓) ตามปกติ การผ่านแดนจะมีการทำความตกลง (Agreement) ระหว่างประเทศที่ถูกผ่านและประเทศที่ขอผ่านเสมอ ทั้งนี้ เพื่อกำหนดรายละเอียดในเรื่องต่าง ๆ เช่น เส้นทางที่จะใช้ในการขนส่ง ขีดจำกัด ข้อยกเว้นในการผ่าน และจุดเข้า-ออก ของการผ่านแดน ตลอดจนระยะเวลาที่อนุญาตให้ของผ่านแดนอยู่ในประเทศที่ถูกผ่าน ทั้งนี้ เพื่อให้ประเทศที่ถูกผ่านเสียหายและเกิดภาระน้อยที่สุด

นอกจากนี้ ในการอนุญาตให้ขนส่งสินค้าผ่านแดนยังควรต้องมีการให้ประโยชน์ตอบแทนแก่ประเทศที่ถูกผ่านด้วย เพื่อแลกกับการให้ผ่านแดน เช่น

- ความตกลงไทย-ลาว ซึ่งประเทศไทยให้สินค้าของลาวผ่านไทยไปยังประเทศที่สามได้ และให้สินค้าจากประเทศที่สามซึ่งเป็นสินค้าที่ลาวสั่งซื้อผ่านแดนไทยไปได้ โดยแลกเปลี่ยนกับการให้ผู้ประกอบการไทยเป็นผู้รับจ้างขนส่ง หรือ

- ความตกลงระหว่างไทย-มาเลเซีย ซึ่งมาเลเซียให้ของของไทยขนส่งผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ได้ โดยแลกเปลี่ยนกับการให้มาเลเซียขนส่งสินค้าของมาเลเซียทางรถไฟ จากภาคตะวันออกของมาเลเซียไปยังภาคตะวันตกของมาเลเซียโดยผ่านดินแดนไทยได้ เป็นต้น

จึงเห็นได้ว่า การผ่านแดนจะเป็นไปเพื่อประโยชน์ของทั้งสองฝ่ายเสมอ คือ ทั้งฝ่ายที่ถูกผ่านและฝ่ายที่ขอผ่าน ไม่ว่าจะป็นกรณีของ Land-Locked Country หรือไม่ก็ตาม

๔) กรณีของประเทศไทย ประเทศไทยตั้งอยู่ตรงกลางของภูมิภาคอาเซียน จึงเป็นยุทธภูมิที่เหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของการขนส่งผ่านแดนภายในภูมิภาคอาเซียน ปัจจุบันไทยมีความตกลงให้ลาวขนส่งสินค้าของลาวผ่านประเทศไทย โดยมีการกำหนดเส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง และกำหนดจุดเข้า-ออกของการขนส่ง ในขณะที่กับประเทศอื่น ๆ ในอาเซียนที่ไม่มีความตกลง ไทยกลับให้ผ่านแดนอย่างสะดวกและเสรีมากกว่า กล่าวคือ ไม่มีการกำหนดเส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง และไม่จำกัดจุดเข้า-ออกแต่อย่างใด จึงทำให้เกิดความไม่เหมาะสม กล่าวคือ ประเทศที่ไม่มีทางออกทะเลและมีการทำความตกลงว่าด้วยการผ่านแดน ได้รับความสะดวกน้อยกว่า

๕) ส่วนในเรื่องของระยะเวลาในการนำผ่านนั้น แม้ประเทศไทยจะมีได้กว้างใหญ่นัก อาจขนส่งสินค้าผ่านแดนผ่านประเทศไทยออกไปได้ภายในเวลา ๑-๓ วันก็ตาม แต่ความตกลงไทย-ลาว และระเบียบของกรมศุลกากร ก็ให้ระยะเวลาแก่ผู้ขนส่งนานถึง ๙๐ วัน เพื่อทำการขนส่งของดังกล่าวผ่านแดนไทยออกไปยังประเทศที่สาม ในกรณีไทย-ลาว หากไม่ขนส่งสินค้าผ่านแดนออกไปภายในเวลาที่กำหนด ก็ให้สินค้านั้นตกเป็น “ของตกค้าง” ซึ่งสามารถดำเนินการได้ตามระเบียบว่าด้วยของตกค้าง ในกรณีที่ไม่มี ความตกลงว่าด้วยการผ่านแดน กฎหมายศุลกากร (ตามมาตรา ๕๘/๑) กำหนดไว้ว่า หากสินค้าผ่านแดนไม่ขนออกไปภายในเวลาที่อธิบดีกำหนด (คือ ๙๐ วัน) สินค้านั้นจะต้องเสียภาษี ดังนั้น หากเป็น

สินค้าผ่านแดนที่ไม่ได้ขนออกไป ก็จะต้องเสียภาษี หากไม่เสียก็ต้องนำมาตรวจต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อบังคับเอาค่าภาษีมาใช้ เช่น มาตรการกักสินค้า แล้วนำเอาสินค้านั้นขายทอดตลาด เพื่อนำเงินมาชำระค่าภาษี (ตามมาตรา ๑๑๒ เบญจ) หรือรอจนกระทั่งสินค้านั้นเข้าเงื่อนไขของของตกค้าง (ตามมาตรา ๖๑) แล้วดำเนินการกับของตกค้างตามวิธีการที่กฎหมายกำหนด เช่น ขายทอดตลาด ขายโดยวิธีอื่น ให้ส่งกลับทำลาย หรือจำหน่ายตามแต่อธิบดีจะสั่ง เป็นต้น

๖) สินค้าผ่านแดน เป็นของที่มีได้มีการบริโภคในประเทศ ดังนั้น จึงไม่ควรมีข้อห้ามข้อจำกัดใด ๆ เช่น ไม่ควรต้องมีการติดฉลาก (Warning) ใด ๆ ไม่ควรต้องมีมาตรฐานตามที่กำหนด และไม่ควรมีการขออนุญาต เว้นแต่ข้อห้าม ข้อจำกัดนั้น มีความจำเป็นต้องใช้แม้แต่กระทั่งของผ่านแดน เช่น ข้อจำกัดด้านการปลอดจากโรคพืช โรคสัตว์ หรือมีข้อจำกัดใด ๆ เพื่อความปลอดภัยสาธารณะ ไม่ว่าจะป็นด้านวัตถุอันตราย ด้านสิ่งแวดล้อม หรือด้านการก่อการร้าย เป็นต้น ข้อจำกัดเหล่านี้จะถูกกำหนดขึ้นโดยกฎหมายภายในของประเทศไทย รวมทั้งสิ้น ๑๔ ฉบับ ดังนี้

(๑) พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. ๒๕๐๗

(๒) พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน พ.ศ. ๒๔๙๐

(๓) พระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. ๒๕๕๘

(๔) พระราชบัญญัติเชื้อโรคและพิษจากสัตว์ พ.ศ. ๒๕๕๘

(๕) พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. ๒๕๑๘

(๖) พระราชบัญญัติควบคุมการส่งออกป็นนอกราชอาณาจักรซึ่งอาวุธยุทธภัณฑ์และสิ่งที่ใช้ในการสงคราม พ.ศ. ๒๔๙๕

(๗) พระราชบัญญัติปุ๋ย พ.ศ. ๒๕๑๘

(๘) พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. ๒๕๓๕

(๙) พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. ๒๕๒๒

(๑๐) พระราชบัญญัติพันธุ์พืช พ.ศ. ๒๕๑๘

(๑๑) พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. ๒๕๓๕

(๑๒) พระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ. ๒๕๓๐

(๑๓) พระราชบัญญัติงาช้าง พ.ศ. ๒๕๕๘

(๑๔) พระราชบัญญัติการส่งออกป็นนอกราชอาณาจักรและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า

(ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘

๗) ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้น

• กรณีสินค้าผ่านแดนตามความตกลงไทย-ลาว ไม่มีปัญหาแต่อย่างใด

• กรณีสินค้าผ่านแดนที่ไม่มีความตกลง ซึ่งการผ่านแดนทำได้โดยอาศัยประกาศ

กรมศุลกากร ที่ ๒๑๐/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนเกิดปัญหาว่า มีสินค้าประเภทรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยานใช้แล้วจากประเทศที่สาม ขออนส่งผ่านดินแดนไทยไปยังประเทศเมียนมาร์ และของประเภทน้ำมันปาล์มของมาเลเซียผ่านแดนไทยไปยังประเทศเมียนมาร์ กัมพูชา และลาวจำนวนมาก แต่สินค้าประเภทรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยานใช้แล้ว กลับไม่ขนผ่านออกไป แต่ยังคงตกค้างและเก็บไว้ในบริเวณด่านศุลกากรแม่สอด

เป็นเวลาเกินกว่า ๔๐ วันแล้ว และจากข้อเท็จจริงพบว่า มีพ่อค้าหรือชาวเมียนมาร์ข้ามฝั่งมาเพื่อดูของเหล่านี้ และซื้อเพื่อนำออกไป ซึ่งเมื่อมีการขายสินค้านี้ที่ประเทศไทย ก็น่าจะมีการเก็บภาษี แต่ก็มีได้มีการดำเนินการแต่อย่างใด จึงเป็นการเอาเปรียบผู้ประกอบการที่สุจริตที่ต้องเสียภาษี หากมีการนำของเข้ามาขายในประเทศไทย อีกทั้งยังหลีกเลี่ยงข้อห้ามข้อจำกัดได้ เพราะถ้าเป็นสินค้านำเข้าจะต้องขออนุญาตก่อน นอกจากนี้ก็พบว่า น้ำมันปาล์มมีการลักลอบสูงขึ้น เมื่อมีการอนุญาตให้ขนน้ำมันปาล์มของมาเลเซียผ่านแดนประเทศไทยไปยังประเทศที่สาม ซึ่งนอกจากจะทำให้กระทบต่อผู้ผลิตและชาวสวนปาล์มในประเทศไทยแล้ว ยังทำให้ประเทศไทยเสียเปรียบมาเลเซีย เพราะน้ำมันปาล์มของมาเลเซียสามารถใช้ไทยเป็นทางผ่านเพื่อไปยังประเทศที่สาม (เมียนมาร์ กัมพูชา ลาว จีนตอนใต้) แต่แย่งส่วนแบ่งตลาดของไทยได้โดยง่ายอีกด้วย

การที่ไทยให้ทุกประเทศผ่านแดนได้อย่างเสรีเช่นนี้ นอกจากจะทำให้เกิดผลกระทบดังที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ยังทำให้เกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมาอีกเป็นจำนวนมาก ดังนี้

- ส่งผลให้การเจรจาเพื่อจัดทำพิธีสารต่าง ๆ ซึ่งเป็นรายละเอียดแนบท้ายความตกลงว่าด้วยการผ่านแดนของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit : AFAFGT) ไม่บรรลุผล หากไม่มีการจัดทำรายละเอียดแนบท้ายความตกลงฯ แม้จะได้ลงนามและให้สัตยาบันความตกลงฯ ฉบับนี้ไปแล้ว แต่ก็ไม่อาจปฏิบัติได้ เพราะยังขาดรายละเอียดซึ่งจะกำหนดไว้ในพิธีสาร (Protocol) เหตุที่ทำให้การเจรจาเพื่อจัดทำพิธีสารไม่สำเร็จ ก็เนื่องมาจากของของประเทศไม่ว่าจะเป็นมาเลเซีย หรือสิงคโปร์ หรือประเทศอาเซียนอื่น ๆ สามารถขนส่งผ่านแดนไทยได้อยู่แล้ว โดยไม่มีข้อจำกัดใด ๆ จึงไม่เห็นความจำเป็นที่จะต้องมาจัดทำความตกลงเพื่อผ่านแดนภายในอาเซียนอีก ในขณะที่ของของไทยไม่อาจขนส่งผ่านแดนประเทศอาเซียนบางประเทศได้อย่างไม่มีข้อจำกัด เช่น ของของไทยจะขนส่งผ่านแดนมาเลเซียเพื่อไปยังสิงคโปร์ได้เพียง ๓๐,๐๐๐ ตันต่อปี และต้องเป็นของเน่าเสียง่าย (Perishable Goods) เท่านั้น โดยต้องขนส่งตามเส้นทางที่มาเลเซียกำหนด ของนอกเหนือจากนี้ต้องเสียภาษีก่อน เมื่อส่งออกไปยังประเทศที่สาม จึงค่อยได้คืนภาษี เป็นต้น แต่หากผลักดันให้ AFAFGT บรรลุผล การผ่านแดนจะเป็นไปอย่างเสรีและเท่าเทียมกันในทุกมิติ เช่น โควตา เส้นทางที่ใช้ ชนิดสินค้า โควตา ภาษีและข้อห้าม ข้อจำกัดต่าง ๆ ซึ่งจะทำให้ข้อเสียเปรียบของไทยหมดไป ถ้าผ่านแดนกันภายใต้กรอบความตกลงนี้

- การที่ไทยยอมให้สินค้าของประเทศเพื่อนบ้านขนผ่านดินแดนไทย แม้จะใช้รถขนส่งของไทย แต่ก็ทำให้เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ประเทศเพื่อนบ้าน เพราะประเทศเพื่อนบ้านสามารถใช้ประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางในการขนส่งของของประเทศตนไปยังประเทศที่สามได้อย่างไม่มีข้อจำกัด จึงครบวงจรด้านโลจิสติกส์ (Logistics) ของประเทศตนโดยไม่ต้องลงทุนทำถนน หรือซ่อมแซมถนนให้ประเทศไทยแต่อย่างใด

๘. ผลกระทบต่อประเทศไทย

ในขณะที่ร้อยละ ๗๐ ของรายได้ประชาชาติของไทยเกิดจากภาคส่งออกที่นำรายได้เข้าประเทศ เมื่อพิจารณามูลค่าสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำของแต่ละปี ซึ่งเป็นสัดส่วนเกือบร้อยละ ๒๐ ของมูลค่าการค้าชายแดน ซึ่งถือว่าเป็นสัดส่วนสินค้าที่ไม่มีการเก็บภาษีอากรใด ๆ เข้าเป็นรายได้ของรัฐ

	ปี ๒๕๕๖	%	ปี ๒๕๕๗	%	ปี ๒๕๕๘	%
มูลค่าการค้ารวม (กรมศุลกากร)	๖๙๕,๐๙๖.๓๔	๑๐๐	๗๕๕,๐๒๔.๐๘	๑๐๐	๗๙๖,๔๕๙.๖๓	๑๐๐
ยอดรวมสินค้าผ่านแดน	๙๑,๘๒๘.๕๘	๑๓.๒๓	๙๙,๐๕๑.๑๔	๑๓.๑๒	๑๒๗,๐๘๕.๐๒	๑๕.๙๖
ยอดรวมสินค้าถ่ายลำ	๔๙,๑๘๘.๐๖	๗.๐๙	๕๐,๖๘๒.๑๒	๖.๗๑	๒๑,๘๐๓.๐๒	๒.๗๔
มูลค่าถ่ายลำ-ผ่านแดน	๑๔๑,๐๑๖.๖๔	๒๐.๓๒	๑๔๙,๗๓๓.๒๖	๑๙.๘๓	๑๔๕,๘๘๘.๐๗	๑๘.๖๙

ที่มา : รวบรวมจากแผ่นซีดีข้อมูลสินค้าถ่ายลำผ่านแดน ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ ของสำนักบริหารกลาง กรมศุลกากร

ความซ้ำซ้อนในการดูแลสินค้านำเข้า-ส่งออก หรือการนำผ่านของหน่วยงานของรัฐระหว่างกรมศุลกากร และกระทรวงพาณิชย์ที่มีวัตถุประสงค์และมาตรการในการกำกับดูแลต่างกันทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำจนเป็นช่องว่างทางกฎหมายที่เอื้อประโยชน์ในการนำผ่านสินค้า ซึ่งนอกจากทำให้สูญเสียตลาดการค้าชายแดนของไทยเองแล้ว ยังทำให้การจัดเก็บรายได้จากภาษีต่าง ๆ ลดลง และยังต้องสูญเสียงบประมาณของชาติในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นด้วย โดยความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ไทยให้สินค้าของประเทศอื่นขนผ่านดินแดนไปยังประเทศที่สามได้อย่างเสรี มีดังนี้

๑) ช่วยส่งเสริมให้ประเทศเพื่อนบ้านมีศักยภาพในการแข่งขันมากขึ้น เนื่องจากทำให้ครบวงจรด้านโลจิสติกส์ (Logistics) เพราะสามารถขนส่งสินค้าของตนผ่านประเทศไทยได้อย่างเสรี ในขณะที่สินค้าไทยมีอาจขนผ่านประเทศอื่นได้โดยใช้วิธีเดียวกันนี้ แม้ว่าจะมีผู้ขนส่งของไทยก็ตาม ประเทศไทยก็จะได้รับเพียงค่าจ้างขนส่ง แต่สินค้าของไทยไม่สามารถขนผ่านดินแดนประเทศเพื่อนบ้านบางประเทศ เช่น มาเลเซีย ได้อย่างเดียวกับที่ของของมาเลเซียขนผ่านดินแดนไทย โดยสาเหตุที่ประเทศอื่นไม่อนุญาตให้สินค้าไทยขนผ่านแดนได้โดยวิธีเดียวกับที่ไทยอนุญาต เนื่องจากการผ่านแดนเป็นการละเมิดอำนาจอธิปไตยหลักดินแดน ดังนั้น เจ้าของประเทศที่ถูกผ่านแดนต้องอนุญาตด้วยการทำความตกลงกันก่อนตามที่กระทรวงการต่างประเทศได้ตอบข้อหารือกรมศุลกากร ตามหนังสือด่วนที่สุด ที่ กต ๐๘๐๕/๕๗๓ ลงวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๗ เรื่อง การผ่านแดนระหว่างประเทศ

๒) ทำให้สินค้าของประเทศเพื่อนบ้านสามารถแย่งตลาดส่งออกของไทยได้มากขึ้น เช่น ตลาดน้ำมันปาล์มที่ลาว เมียนมาร์ และจีนตอนใต้ จึงทำให้เกษตรกรและผู้ประกอบการค่าน้ำมันปาล์มเดือดร้อนจากสินค้าน้ำมันปาล์มที่ขนผ่านแดนไปยังตลาดเดียวกันได้อย่างง่ายดาย

๓) ทำให้ผู้ประกอบการไทยที่ตรงไปตรงมาเสียเปรียบ - เสียหายด้วย เช่น การประกอบธุรกิจรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยานใช้แล้ว กล่าวคือ ถูกผู้ขอผ่านแดนนำรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยานใช้แล้วเข้ามาในประเทศโดยอ้างว่าเป็นการผ่านแดน ซึ่งจะต้องขออนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์ และไม่ต้องเสียภาษี นอกจากนี้ ยังใช้ประเทศไทยเป็นโชว์รูมเพื่อแสดงสินค้าให้ผู้สนใจทั่วไปและชาวเมียนมาร์ข้ามมาซื้อออกไปโดยไม่ต้องเสียอากรขาเข้า และไม่ต้องปฏิบัติตามข้อห้าม ข้อจำกัด ในเรื่องใบอนุญาตของกระทรวงพาณิชย์ จึงได้เปรียบผู้ประกอบการไทยที่ปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย

๔) ทำให้การเจรจาเพื่อจัดทำพิธีสารความตกลงอาเซียนว่าด้วยการผ่านแดนไม่สำเร็จ เพราะสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านขนส่งผ่านประเทศไทยได้อย่างเสรีอยู่แล้ว จึงไม่มีใครมุ่งมั่นที่จะจัดทำพิธีสารให้สำเร็จ ทำให้ความตกลงว่าด้วยการผ่านแดนของอาเซียน ซึ่งให้สิทธิและหน้าที่ประเทศสมาชิกอย่างเท่าเทียมกันไม่เกิดขึ้น ดังนั้น สินค้าของประเทศไทยก็ไม่อาจขนส่งผ่านแดนประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างเท่าเทียมกับสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านขนส่งผ่านแดนประเทศไทย

๕) ทำให้การกระจายสินค้าของไทยออกไปยังภูมิภาคอาเซียนและประเทศที่สามภายใต้ AEC ไม่เกิดขึ้นจริง และไทยเสียจุดแข็งของไทยที่ตั้งอยู่ตรงกลางภูมิภาค เนื่องจากยอมให้ของประเทศอื่นผ่านแดนไปอย่างเสรีแล้ว จึงไม่อาจนำจุดแข็งนี้มาเป็นข้อต่อรองในการเจรจาจัดทำพิธีสารต่าง ๆ ซึ่งเป็นรายละเอียดแนบท้ายความตกลงว่าด้วยการผ่านแดนของอาเซียนได้ หากความตกลงนี้ไม่สำเร็จ การเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีและเท่าเทียมกันภายในอาเซียนก็ไม่เกิดขึ้น ไทยจึงไม่ได้ประโยชน์อะไรจากการเป็น AEC

๖) ทำให้รัฐสูญเสียรายได้จากของผ่านแดนเทียม กล่าวคือ หากเป็นของผ่านแดนจริง จะไม่สามารถนำมาขายได้ เพราะมีไซของนำเข้า แต่เป็นเพียงการขนของดังกล่าวออกไปยังประเทศที่สาม ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทาง แต่จริง ๆ แล้ว มีไซของผ่านแดนจริง เพราะหากเป็นสินค้าผ่านแดนก็จะต้องมีผู้รับหรือเจ้าของแล้ว และคงประสงค์ให้ของดังกล่าวส่งถึงผู้รับโดยเร็ว แต่จากข้อเท็จจริงปรากฏว่าของเหล่านี้จะยังไม่มีผู้รับ เพราะผู้ขนส่งก็ไม่อาจขนส่งสินค้านั้นผ่านแดนออกไปได้ภายใน ๙๐ วัน ซึ่งเป็นเวลานานเพียงพอ การที่ผู้ประกอบการอ้างสถานการณ์ความไม่สงบและการปิดด่านของเมียนมาร์เป็นข้ออ้างที่ไม่เป็นความจริง แต่สินค้านี้กลับมีการซื้อขายในประเทศไทย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการฉ้อฉลของผู้ประกอบการว่ามีได้นำสินค้ามาเพื่อผ่านแดนออกไป แต่เป็นการนำเข้าโดยแอบอ้างว่าเป็นของสินค้าผ่านแดน เพื่อหลีกเลี่ยงข้อจำกัดในเรื่องใบอนุญาต และหลีกเลี่ยงการเสียอากรขาเข้าและภาษีอื่น ๆ จึงทำให้รัฐเสียหายเป็นอย่างมาก

๗) ทำให้ตัวเลขส่งออก-นำเข้า ขาดหายไป และ SMEs ไทยที่แปรรูปหรือผู้สร้างมูลค่าเพิ่ม ได้เกิดความเสียหายอย่างไม่สมควร ตัวอย่างที่เกิดขึ้นในอดีตกระทรวงพาณิชย์อนุญาตให้นำรถยนต์ใช้แล้วเข้ามาแต่ต้องปรับปรุงสภาพให้เกิดมูลค่าและการใช้งานได้อย่างดีแล้วจึงนำส่งออกไป เช่น การนำรถยนต์ใช้แล้วเข้ามา ๑๐๐,๐๐๐ คัน ราคาคันละ ๑๐๐,๐๐๐ บาท เป็นมูลค่านำเข้า ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท เมื่อปรับปรุงสภาพแล้วและส่งออกไป ๑๐๐,๐๐๐ คัน ราคาคันละ ๒๐๐,๐๐๐ บาท จะได้ตัวเลขมูลค่าส่งออกเป็น ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท มีมูลค่าเพิ่มและประโยชน์ในประเทศ ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท การผ่านแดนทำให้รายได้ส่วนนี้ขาดหายไป

๘) ทำให้เกิดการลักลอบหนีพิธีการศุลกากรง่ายขึ้น กล่าวคือ การที่ของผ่านแดนสามารถขนส่งผ่านประเทศไทย โดยไม่มีการกำหนดเส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง จะทำให้เจ้าหน้าที่กรมศุลกากรไม่สามารถติดตามตรวจสอบได้ว่า ของดังกล่าวผ่านแดนออกไปจริงแล้วหรือไม่ และกรมศุลกากรเองก็มีจำนวนบุคลากรที่จำกัด ดังนั้น ในความเป็นจริง เจ้าหน้าที่กรมศุลกากรคงมิได้ดำเนินการควบคุมของผ่านแดนออกไปได้จริง มีเพียงระเบียบที่ให้ศุลกากรปลายทางแจ้งให้ต้นทางทราบเท่านั้น และในทางปฏิบัติจริงก็ไม่แน่ว่าจะมีการเข้มงวดในการดำเนินการเช่นนั้นหรือไม่ อย่างไรก็ตาม มีการลักลอบนำเข้าน้ำมันปาล์มเป็นจำนวนมาก

๙) รัฐต้องจัดสรรงบประมาณค่าใช้จ่ายต่าง ๆ และเกิดการสูญเสียงบประมาณไปอย่างไม่จำเป็น ให้แก่บุคลากร อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ สถานที่ ฯลฯ ซึ่งหน่วยงานของรัฐเองในการอำนวยความสะดวกตามกฎหมายนี้โดยไม่เกิดประโยชน์อันใดต่อประเทศชาติ และยังคงสูญเสียงบประมาณอีกมากมายในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากมาตรการดังกล่าว ทั้งการลงทุนในระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน การซ่อมแซมถนน ตลอดจนจนมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ ช่วยเหลือผู้ประกอบการ ไม่ว่าจะเป็นเกษตรกร หรือ SMEs ที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการที่เหลื่อมล้ำของรัฐเอง ดังที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบัน

๙. ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

การผ่านแดนที่ไม่มีกรขนสินค้าผ่านแดนออกไปจริง หรือการผ่านแดนเทียมและสินค้าผ่านแดนจำพวกรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยานใช้แล้วที่ตกค้างอยู่นานกว่า ๙๐ วัน เป็นปัญหาเรื้อรังของประเทศที่ส่งผลกระทบในทางเศรษฐกิจอย่างมาก ดังที่กล่าวมาข้างต้น สถานการณ์เช่นนี้ไม่ทำให้เพิ่มศักยภาพของไทยในเวทีการค้าระหว่างประเทศ และเป็นสถานการณ์ที่เกิดขึ้นมานานแล้ว แม้กรมศุลกากรจะเสนอแก้ไขกฎหมายศุลกากร เพื่อให้มีกฎหมายที่เพียงพอ และมีกฎหมายที่เป็นสากลเหมือนนานาประเทศทั่วโลก แต่มีผู้ประกอบการจำนวนหนึ่งที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายยังคงฝ่าฝืนอยู่ และกรมศุลกากรก็ไม่อาจดำเนินการใด ๆ ได้ เนื่องจากปัญหาเรื่องมวลชน และปัญหานี้สะสมมานานนับสิบปี รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรให้ความสำคัญและร่วมกันแก้ไขปัญหากับกรมศุลกากรอย่างบูรณาการกัน ดังนี้

ระยะสั้น

๑) สั่งการให้กรมศุลกากรเคร่งครัดในการควบคุมของผ่านแดน เพื่อให้ของผ่านแดนออกไปจริงภายในเวลาที่กำหนด หากเกินเวลาที่กำหนด ให้จัดเก็บภาษีตามที่กำหนดไว้

๒) ตรวจสอบว่า เหตุใดของผ่านแดนจึงสามารถซื้อขายภายในประเทศได้ มีผู้ใดจะต้องรับผิดชอบ แล้วรายงานให้กระทรวงการคลังและคณะรัฐมนตรีทราบผลการดำเนินการต่อไป ตลอดจนให้มีการวางประกันของผ่านแดนเป็นรายเที่ยว หากของผ่านแดนขนผ่านออกไปจริง จึงคืนประกันที่เก็บไว้เพื่อผลด้านการป้องกันและปราบปรามการลักลอบที่มีประสิทธิภาพ และผลักดันให้มีการผ่านแดนออกไปโดยเร็ว

ระยะกลาง

๑) แก้ไขประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๐/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน เพื่อกำหนดด้านและเส้นทางในการขนส่งและประสานกับกระทรวงพาณิชย์ เพื่อออกกฎกระทรวงกำหนดด้าน และจุดเข้า-ออกของสินค้าผ่านแดนให้เหมาะสม

๒) ให้กระทรวงพาณิชย์กำหนดชนิดสินค้าที่ห้ามนำผ่าน หรือกำหนดปริมาณสินค้าผ่านแดนสำหรับสินค้าอ่อนไหว มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของชาติ โดยมีต้องรอให้ผู้มีส่วนได้เสียมาร้องเรียนก่อน

๓) รายการสินค้าที่มีมาตรการต่าง ๆ ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงพาณิชย์ กรมศุลกากรไม่ควรมีมาตรการออกมาซ้ำซ้อนและต่างมาตรฐานกัน จนเป็นช่องว่างในการแสวงหาผลประโยชน์ได้และทำลายผลประโยชน์ของประเทศชาติโดยส่วนรวม

ระยะยาว

๑) เพื่อให้การเจรจาเพื่อจัดทำพิธีสารแนบท้ายความตกลงว่าด้วยการผ่านแดนอาเซียน คืบหน้าและเสร็จสิ้น ให้กรมศุลกากรยกเลิกประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๐/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน เพื่อมิให้มีการขนส่งสินค้าของประเทศอื่นผ่านแดน ประเทศไทย เพื่อปิดกั้นให้มีการเจรจาภายใต้กรอบอาเซียนให้จบลงโดยเร็ว โดยให้เสนอว่าประเทศใดพร้อมก็ให้ดำเนินการไปก่อน ในทำนองเดียวกับกรณีของ FTA ทั้งนี้ เพื่อมิให้ประเทศที่พร้อมถูกหน่วงรั้งไว้โดยประเทศที่ไม่พร้อม

๒) ตั้งคณะกรรมการประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมการขนส่งทางบก กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ เพื่อร่วมกันยกร่างและจัดทำความตกลงทวิภาคีว่าด้วยการผ่านแดน กับประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะเดียวกับความตกลงไทย-ลาว เพื่อให้การผ่านแดนเป็นไปอย่างเท่าเทียมกัน (Reciprocal Basis) ประเทศไทยจะได้ไม่เสียเปรียบประเทศเพื่อนบ้าน หากการดำเนินการตามกรอบอาเซียนข้างต้นยืดเยื้อเกินควร

ทั้งนี้ เมื่อที่ประชุมสมานิติบัญญัติแห่งชาติเห็นด้วยกับข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของ คณะกรรมาธิการ ขอให้จัดส่งไปยังกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม และกระทรวงพาณิชย์ เพื่อพิจารณา ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

พลเอก



(ชาตอุดม ทิตตะสิริ)

เลขาธิการคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง
สมานิติบัญญัติแห่งชาติ

ภาคผนวก

- พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๗
- สำเนาประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๐/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน
- สำเนาประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๑/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำ
- สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ด่วนที่สุด ที่ กต ๐๘๐๕/๕๗๓ ลงวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๗ เรื่อง การผ่านแดนระหว่างประเทศ



พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๑)

พ.ศ. ๒๕๕๗

พระราชบัญญัติ
ศุลกากร (ฉบับที่ ๒๑)
พ.ศ. ๒๕๕๗

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๗
เป็นปีที่ ๖๙ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๗”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “การผ่านแดน” และ “การถ่ายลำ” ต่อจากบทนิยาม คำว่า “เขตปลอดอากร” ในมาตรา ๒ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๕๓

“คำว่า “การผ่านแดน” หมายความว่า การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่อขนส่งของผ่านราชอาณาจักร จากท่าหรือที่แห่งหนึ่งที่ขนส่งเข้ามาไปยังท่าหรือที่อีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร ไม่ว่าจะขนส่งนั้นจะมีการขนถ่ายของเพื่อเปลี่ยนยานพาหนะ การเก็บรักษาของในคลังสินค้า การเปลี่ยนภาชนะบรรจุของเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง หรือการเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่งของด้วยหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ จะต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ซึ่งของนั้นในราชอาณาจักร

คำว่า “การถ่ายลำ” หมายความว่า การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่อลำเลียงถ่ายของจากยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาไปยังอีกยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของออกไปภายในท่าหรือที่แห่งเดียวกัน ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร”

มาตรา ๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๓/๑ มาตรา ๑๓/๒ มาตรา ๑๓/๓ และ มาตรา ๑๓/๔ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙

“มาตรา ๑๓/๑ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การประเมินค่าภาษีและการเสียภาษี ผู้ที่มีความประสงค์จะนำของเข้ามาในราชอาณาจักรอาจยื่นคำร้องขอต่ออธิบดีเพื่อพิจารณาเป็นการล่วงหน้า ในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดราคาของของนำเข้า

(๒) กำหนดถิ่นกำเนิดของของที่จะนำเข้ามาในราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วยถิ่นกำเนิดตามที่ระบุไว้ในสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ

(๓) ติความพิกัดอัตราศุลกากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรเพื่อจำแนกประเภทของของในพิกัดอัตราศุลกากร

การยื่นคำร้องขอ การพิจารณาคำร้องขอ และการแจ้งผลการพิจารณาคำร้องขอให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๑๓/๒ การร้องขอตามมาตรา ๑๓/๑ ให้ผู้ร้องขอเสียค่าธรรมเนียมตามวิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๓/๓ การพิจารณากำหนดราคาของของนำเข้าตามมาตรา ๑๓/๑ (๑)ให้นำหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการใช้ราคาตาม (๒) ของบทนิยามคำว่า “ราคาศุลกากร” หรือ “ราคา” ในมาตรา ๒ มาใช้บังคับ

มาตรา ๑๓/๔ การพิจารณาของอธิบดีตามมาตรา ๑๓/๑ ให้มีผลผูกพันเฉพาะผู้ร้องขอและตามระยะเวลาที่อธิบดีกำหนด”

มาตรา ๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๔/๑ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙

“มาตรา ๑๔/๑ การใช้อำนาจทางศุลกากรเพื่อตรวจของและป้องกันการลักลอบหนีศุลกากรให้อธิบดีกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข เพื่อจำกัดการใช้อำนาจดังกล่าวได้ตามที่เห็นสมควร”

มาตรา ๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๕๘ ผู้ได้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำออกนอกราชอาณาจักร ไม่ว่าจะดำเนินการโดยผู้นำของผ่านแดนหรือผู้ขอถ่ายลำ หรือผู้รับมอบอำนาจจากบุคคลดังกล่าว จะต้องยื่นใบขนสินค้าตามแบบ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาที่อธิบดีกำหนด

ของตามวรรคหนึ่งไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบอันที่จะต้องเสียค่าภาษี หากได้ปฏิบัติตามที่อธิบดีกำหนด”

มาตรา ๗ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕๘/๑ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙

“มาตรา ๕๘/๑ ให้พนักงานตุลาการมีอำนาจตรวจสอบ ตรวจสอบคั่นของที่นำเข้าเพื่อ การผ่านแดน หรือการถ่ายลำที่อยู่ในยานพาหนะ คอนเทนเนอร์ หรือหีบห่ออย่างอื่น ตามที่อธิบดี กำหนด โดยไม่ต้องมีหมายค้น หากมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า

(๑) ของนั้นเกี่ยวเนื่องหรือมีไว้เพื่อใช้สำหรับการก่อการร้าย

(๒) ชนิดของของหรือการขนส่ง หรือการขนถ่ายของดังกล่าว เป็นไปในทางฝ่าฝืน ความมั่นคงสันติภาพและความปลอดภัยระหว่างประเทศ

(๓) ของนั้นเป็นของที่มีการแสดงกำเนิดเป็นเท็จหรือเป็นของที่ผิดกฎหมาย

ในกรณีที่มีหลักฐานชัดเจนว่าเป็นของตามวรรคหนึ่งให้รับเสียสิน โดยมีพักต้องคำนึง ว่าบุคคลใดจะต้องรับโทษหรือไม่ และอธิบดีอาจสั่งให้ทำลายเสียโดยวิธีการที่ปลอดภัยต่อบุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อม หรือให้ส่งกลับออกไปโดยพลัน หรืออาจสั่งให้ดำเนินการใด ๆ ตาม สมควรเพื่อให้เป็นของไร้โทษทุจริตก็ได้ โดยนายเรือหรือผู้ควบคุมยานพาหนะหรือตัวแทนของบุคคล ดังกล่าวเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น”

มาตรา ๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๑๔/๑ การใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในการ ตุลาการมาตรา ๑๐๙/๑ และมาตรา ๑๐๙/๒ แห่งพระราชบัญญัติตุลาการ พุทธศักราช ๒๕๖๙

“หมวด ๑๔/๑

การใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในการตุลาการ

มาตรา ๑๐๙/๑ การดำเนินการทางตุลาการ ถ้าได้กระทำในรูปของข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์ ให้ถือว่ามีผลโดยชอบด้วยกฎหมายเช่นเดียวกับการดำเนินการทางตุลาการโดยเอกสาร ทั้งนี้ การนำข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการตุลาการให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทาง อิเล็กทรอนิกส์

มาตรา ๑๐๙/๒ การดำเนินการโดยทางเอกสารใดซึ่งพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติเป็น ความผิดและกำหนดโทษไว้ ถ้าได้กระทำในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ให้ถือว่าเป็นความผิดและมี โทษเช่นเดียวกับการกระทำที่ได้ดำเนินการโดยทางเอกสาร”

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา

นายกรัฐมนตรี



หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่กฎหมายว่าด้วยศุลกากรยังไม่มี การกำหนดหลักเกณฑ์การนำเข้าเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำออกนอกราชอาณาจักร ทำให้ การศุลกากรของประเทศไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากลและยังไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ในอนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (The International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures) และเพื่อ เป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการในการประเมินค่าภาษีและการเสียภาษี สมควรกำหนด หลักเกณฑ์การนำเข้าเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำออกนอกราชอาณาจักร และการยื่นคำร้อง ขอต่ออธิบดีกรมศุลกากรเพื่อพิจารณากำหนดราคาของของนำเข้า กำหนดถิ่นกำเนิดของของที่จะ นำเข้า และตีความพิกัดอัตราศุลกากรเพื่อจำแนกประเภทของของในพิกัดอัตราศุลกากรตามกฎหมาย ว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรเป็นการล่วงหน้า ก่อนที่จะนำของเข้ามาราชอาณาจักรตลอดจนกำหนด หลักเกณฑ์และวิธีการในการนำข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการศุลกากรได้ จึงจำเป็นต้องตรา พระราชบัญญัตินี้

ปริญานุช/ผู้จัดทำ
๘ ธันวาคม ๒๕๕๗

วิศนี/ผู้ตรวจ
๑๑ ธันวาคม ๒๕๕๗

๖

สำเนา

ประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๐/๒๕๕๘

ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘

เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน



ที่ กค ๐๕๐๓ว ๑๒๒๘

๓๐ กันยายน ๒๕๕๘

เรียน หัวหน้าส่วนราชการระดับสำนัก สำนักงาน กลุ่ม และด่านศุลกากรทุกแห่ง เพื่อทราบ

(นายนิติ วิชาญดี)

ผู้อำนวยการส่วนราชการกรม ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมศุลกากร

สำเนา

ประกาศกรมศุลกากร

ที่ ๒๑๐/ ๒๕๕๘

เรื่อง ทิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน

เพื่อให้การผ่านแดนเป็นไปตามมาตรฐานสากลตามความตกลง GATT ๑๙๔๔ ใน Article V Freedom of Transit และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยทิสการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (The International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures) ประกอบกันเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๔ มาตรา ๕๘ และมาตรา ๕๘/๑ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๗ อธิบดีจึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ การผ่านแดนให้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

๑.๑ หลักการ

การผ่านแดน หมายความว่า การปฏิบัติทิสการศุลกากรเพื่อขนส่งของผ่านราชอาณาจักร จากท่าหรือที่แห่งหนึ่งที่ขนส่งเข้ามาไปยังท่าหรือที่อีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งออกไปภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร ไม่ว่าจะการขนส่งนั้นจะมีการขนถ่ายของเพื่อเปลี่ยนยานพาหนะ การเก็บรักษาของในคลังสินค้า การเปลี่ยนภาษาบรรจุของเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง หรือการเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่งของด้วยหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ จะต้องมีการใช้ประโยชน์ใดๆ ซึ่งของนั้นในราชอาณาจักร โดยไม่ต้องเสียค่าภาษีอากร ตามมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๗ และมาตรา ๑๒๑ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๔

๑.๒ การผ่านแดนไปยังประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทย

การปฏิบัติทิสการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักร ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และความตกลงทิสการผ่านแดนทางรถไฟตามความตกลงกับประเทศมาเลเซีย ให้ปฏิบัติทิสการศุลกากรตามประกาศกรมศุลกากร เรื่อง ทิสการว่าด้วยสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และทิสการว่าด้วยการผ่านแดนทางรถไฟไทย - มาเลเซีย ตามลำดับ

/๑.๓ การผ่านแดน ...

๑.๓ การผ่านแดนนอกจากข้อ ๑.๒

ของที่นำผ่านเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อทำการผ่านแดนตามหลักการในข้อ ๑.๑ จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไข ดังต่อไปนี้

๑.๓.๑ กรณีของผ่านแดนที่มาทางเรือหรืออากาศยาน บัญชีสินค้าสำหรับเรือหรืออากาศยานต้องระบุท่าหรือที่หรือสนามบินต้นทางและท่าหรือที่หรือสนามบินปลายทางอยู่นอกราชอาณาจักร กรณีของผ่านแดนที่มาทางบก บัญชีราคาสินค้าต้องระบุที่ต้นทางและที่ปลายทางอยู่นอกราชอาณาจักร

๑.๓.๒ กรณีของผ่านแดนที่มาทางเรือหรืออากาศยาน บัญชีตู้คอนเทนเนอร์ (Container List) สำหรับเรือหรืออากาศยานต้องระบุ ท่าหรือที่หรือสนามบินในราชอาณาจักรที่จะทำการผ่านแดน กรณีของผ่านแดนที่มาทางบก บัญชีราคาสินค้าต้องระบุ ท่าหรือที่หรือสนามบินในราชอาณาจักรที่จะทำการผ่านแดน

๑.๓.๓ บัญชีราคาสินค้าต้องระบุชื่อผู้ส่งสินค้าและผู้รับสินค้าอยู่นอกราชอาณาจักร

๑.๓.๔ ของผ่านแดนให้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน ๙๐ วัน นับแต่วันที่นำของผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักร โดยเมื่อนำของผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักรครบ ๖๐ วัน และยังไม่ได้มีการส่งออกไป หน่วยงานศุลกากรต้นทางหรือหน่วยงานศุลกากรปลายทาง (แล้วแต่กรณี) ที่ควบคุมการเก็บรักษาของผ่านแดนจะแจ้งให้ตัวแทนเรือหรือผู้ขนส่งหรือผู้จดทะเบียนผ่านแดนให้มาดำเนินการส่งออกของผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักร ภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง

กรณีครบกำหนด ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง แต่ยังไม่ครบกำหนด ๙๐ วัน นับแต่วันที่นำของผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักร หากผู้ขอผ่านแดนประสงค์จะปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน ให้ขอผ่อนผันการปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนต่อไปได้

เมื่อครบกำหนดเวลา ๙๐ วัน นับแต่วันที่นำของผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักร หากผู้ขอผ่านแดนเพิกเฉยและไม่ส่งของผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรให้เสร็จสมบูรณ์ ไม่ว่าด้วยประการใดๆ ให้ถือว่าของผ่านแดนนั้นไม่ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด และให้ดำเนินการกับของผ่านแดนดังกล่าวโดยปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยของตกค้าง

๑.๔ ผู้ได้รับมอบอำนาจทำการผ่านแดน

ให้ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากร หรือนายด่านศุลกากรที่มีการนำของผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้พิจารณาอนุมัติให้ผู้ขอผ่านแดนเป็นผู้ได้รับอำนาจทำการผ่านแดน โดยผู้ขอผ่านแดนต้องมีคุณสมบัติข้อหนึ่งข้อใด ดังต่อไปนี้

๑.๔.๑ เป็นผู้เจ้าของเข้า หรือผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีไอ หรือ

๑.๔.๒ เป็นตัวแทนออกของระดับมาตรฐานเออีไอ หรือ

๑.๔.๓ จดทะเบียนเป็นผู้ขอผ่านแดนและ/หรือผู้ขอถ่ายสำทามแบบแนบท้ายประกาศา ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่มีการนำของผ่านแดนและ/หรือของถ่ายสำทามนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร โดยได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย พร้อมกับวางเงินไว้เป็นประกันหรือวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในวงเงิน ๒ ล้านบาท และหากปรากฏภายหลังว่ามีการกระทำความผิดเกิดขึ้น ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรใด ผู้ขอจดทะเบียนผ่านแดนและ/หรือถ่ายสำทามจะต้องถูกพิจารณาเพิ่มวงเงินประกันตามมูลค่าของของที่กระทำความผิดตามที่กรมศุลกากรเห็นสมควรต่อไป

กรณีผู้ขอผ่านแดนที่ได้จดทะเบียนและวางประกันไว้ตามประกาศกรมศุลกากรที่ ๔๑/๒๕๔๗ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๔๗ เรื่อง ว่าด้วยพิธีการว่าด้วยการถ่ายสำ ให้ถือว่าได้จดทะเบียนและวางประกันตามประกาศฯ โดยให้ผู้ขอผ่านแดนซึ่งจดทะเบียนเป็นผู้ขอถ่ายสำตามประกาศกรมศุลกากรที่ ๔๑/๒๕๔๗ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๔๗ คำเป็นการแก้ไขหนังสือสัญญาประกันให้ถูกต้องตามกฎหมายและครอบคลุมถึงการวางประกันตามประกาศฉบับนี้ก่อน หรือ

๓.๔.๔ กรณีที่คุณสมบัติของผู้ขอผ่านแดนไม่เป็นไปตามข้อ ๓.๔.๑ หรือข้อ ๓.๔.๒ หรือข้อ ๓.๔.๓ ผู้ขอผ่านแดนจะต้องทำสัญญาประกันและสัญญาที่ฉันทนตามแบบแนบท้ายประกาศฯ ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่มีการนำของผ่านแดนนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร พร้อมกับวางเงินไว้เป็นประกันหรือวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในวงเงินค้ำค่าภาษีอากรของของทั้งหมดสำหรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนแต่ละครั้ง

๓.๕ การกำหนดท่าหรือที่หรือสนามบินในราชอาณาจักรที่จะทำการผ่านแดน การผ่านแดนสามารถผ่านเข้าและผ่านออกได้ทุกสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร ยกเว้นสถานที่ตรวจและบรรจุสินค้าชั่วคราวนอกเขตท่าเพื่อการส่งออก (สศล.)

การผ่านแดนให้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน ณ ท่าหรือที่หรือสนามบินต้นทาง ให้ผู้ขอผ่านแดนแนบเอกสารรายละเอียดเส้นทางที่ใช้ขนส่งของผ่านแดน ที่ระบุเส้นทางจากท่าหรือที่หรือสนามบินต้นทางถึงท่าหรือที่หรือสนามบินปลายทางว่าจะใช้ถนนหมายเลขใด ช่วงใด และระยะเวลาการขนส่งโดยประมาณ เว้นแต่ ใช้ระบบเทคโนโลยีตามที่กรมศุลกากรกำหนด เช่น e-Lock GPS เป็นต้น

การผ่านแดนในกรณีนอกเหนือจากวรรคแรก ให้ผู้ขอผ่านแดนขออนุมัติอธิบดี หรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายเป็นกรณีเฉพาะ

๓.๖ การควบคุม

๓.๖.๑ ของผ่านแดนจะต้องอยู่ในอารักขาของศุลกากรนับแต่เวลาที่ผ่านเข้ามาตลอดไปจนกว่าของนั้นจะผ่านพ้นออกนอกประเทศ

๓.๖.๒ ของผ่านแดนที่ต้องพักไว้เพื่อรอการขนส่งให้แยกเก็บไว้ต่างหากจากของอื่น ให้ปฏิบัติดังนี้

๓.๖.๒.๑ ของผ่านแดนไปยังประเทศอื่นๆ (นอกจากของผ่านแดนไปยังประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทยตามข้อ ๑.๒) ที่มาทางเรือขนถ่าย ณ ท่ากรุงเทพ (นอกจากน้ำมันเชื้อเพลิงและวัตถุระเบิดและของที่มีระเบียบการเก็บรักษาโดยเฉพาะ) และของที่ส่งมาเพื่อผ่านแดนให้เก็บในโรงพักสินค้าที่เรือเข้าเทียบท่าซึ่งได้จัดพื้นที่ไว้โดยเฉพาะสำหรับของผ่านแดน การควบคุมการขนถ่าย ณ ท่าเรือกรุงเทพ การตรวจเครื่องหมายและหมายเลขและการตรวจสอบนับจำนวนหีบห่อ ตลอดจนการควบคุมเก็บไว้ชั่วคราวในโรงพักสินค้านั้นๆ หรือเพื่อผ่านแดนต่อไป และการควบคุมของที่ส่งมาเพื่อส่งผ่านออกทางท่าเรือกรุงเทพ ให้เก็บและอยู่ในอารักขาของโรงพักสินค้านั้นๆ จนกว่าของนั้นจะได้ขนส่งต่อไป

๓.๖.๒.๒ ของที่ผ่านแดนทางอากาศยานให้เก็บในบริเวณที่จัดไว้โดยเฉพาะของสนามบินนั้นๆ และอยู่ในอารักขาของสำนักงานศุลกากรประจำท่าอากาศยานนั้นๆ จนกว่าจะได้ผ่านแดนออกนอกราชอาณาจักร

๓.๖.๒.๓ ของผ่านแดนที่นำผ่านเข้าทางสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร นอกเหนือจากข้อ ๓.๖.๒.๑ และข้อ ๓.๖.๒.๒ ให้เก็บและอยู่ในอารักขาของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่จะควบคุมการเก็บรักษา การบรรทุกและขนส่งต่อไป

๓.๖.๓ ในกรณีที่มีหน่วยงานศุลกากรต้นทาง มีระบบการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-RAY) หน่วยงานศุลกากรต้นทางหรือสำนักสืบสวนและปราบปรามจะทำการคัดเลือกตู้คอนเทนเนอร์ที่มีประวัติการกระทำผิดตามกฎหมายศุลกากรหรือกฎหมายอื่น หรือที่มีปัจจัยความเสี่ยงสูงทำการตรวจด้วยเครื่องเอกซเรย์

๓.๖.๔ ในกรณีที่มีการควบคุมการขนย้ายสินค้าด้วยระบบเทคโนโลยีที่กรมศุลกากรจะได้ปรับปรุงหรือพัฒนาเพิ่มขึ้น เช่น e-Seal e-Lock GPSให้นำการควบคุมด้วยเทคโนโลยีดังกล่าวมาใช้ในการควบคุมการขนย้ายของถ่ายลำ ตามระเบียบ คำสั่ง หรือต้นความเหมาะสมด้วย

๓.๗ การขนถ่ายของผ่านแดน

๓.๗.๑ การนำของผ่านแดนเข้ามา ผู้รับขนส่งสินค้าหรือตัวแทนเรือจะต้องแยกบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Manifest) ของของผ่านแดนไว้ต่างหากออกจากบัญชีสินค้าสำหรับเรือของของนำเข้ามาตามปกติ

๓.๗.๒ การควบคุมที่โรงพักสินค้าที่เรือเข้าเทียบท่า

เมื่อเรือที่บรรทุกสินค้าผ่านแดนเข้าเทียบท่า ร.พ.ส. โด ให้หน่วยงานศุลกากรที่กำกับเรือตรวจสอบบัญชีสินค้าสำหรับเรือว่ามีบัญชีสินค้าสำหรับของผ่านแดนที่ถูกต้องครบถ้วนแนบมาด้วยแล้ว

การตรวจนับจำนวนหีบห่อของผ่านแดนที่ขนถ่ายจากเรือเข้าเก็บไว้ในโรงพักสินค้าให้ตรงตามบัญชีสินค้า ให้อยู่ในความควบคุมดูแลของหน่วยงานศุลกากรที่กำกับเรือ โดยมีหน้าที่ในการตรวจสอบรายการตรวจนับหีบห่อ (Tally Sheet) ของพนักงานโรงพักสินค้าและของตัวแทนเรือว่าของผ่านแดนได้ขนขึ้นและเก็บในโรงพักสินค้าถูกต้องตามบัญชีสินค้าสำหรับสินค้าผ่านแดนหรือไม่ มีขาดหรือเกินหรือไม่ประการใด ถ้ามีการขนขึ้นขาดหรือเกิน ให้จดบันทึกไว้ในเอกสารรายการตรวจนับหีบห่อ (Tally Sheet) และให้ตัวแทนเรือส่งข้อมูลแก้ไขบัญชีสินค้าผ่านแดนให้ถูกต้อง

กรณีหีบห่อชำรุดหรือแตกหักเสียหาย การเปิดหีบห่อเพื่อสำรวจรายการแตกหักเสียหาย ให้กระทำต่อหน้าตัวแทนเรือผู้รับขน เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำโรงพักสินค้าที่ของผ่านแดนนั้นเก็บรักษาอยู่ และผู้ที่มีชื่อระบุในเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศหรือใบตราส่งหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย

๓.๘ การขนส่งของผ่านแดนโดยระบบตู้คอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ

การขนส่งของผ่านแดนที่เข้ามาทางสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรแล้วขนย้ายมาเก็บรักษาไว้ที่โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบตู้คอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (รพท.) เพื่อจะผ่านแดนไปยังประเทศที่สาม ให้ปฏิบัติพิธีการศุลกากร ดังนี้

๓.๘.๑ ให้ผู้ขอผ่านแดนยื่นคำร้องขอขนย้ายของผ่านแดนจากท่าเทียบท่าเรือที่นำของผ่านแดนเข้ามาไปเก็บไว้ที่โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบตู้คอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (รพท.) เพื่อรอการผ่านแดนออกไปตามแบบแนบท้ายประกาศา (แบบ กศก. ๓๖๕ ก) และเอกสารให้ความยินยอมของผู้ประกอบการ รพท. ที่จะนำของผ่านแดนไปพักไว้พร้อมสำเนา ๓ ชุด ตามแบบแนบท้ายประกาศา ต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำท่าเทียบท่าเรือที่นำของผ่านแดนเข้ามา โดยระบุจำนวนและหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ หมายเลขดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือลงในแบบ กศก. ๓๖๕ ก หรือจัดทำเป็นเอกสารแนบแบบ กศก. ๓๖๕ ก เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบประกอบการอนุญาตให้ขนย้าย

๓.๘.๒ เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะตรวจสอบจำนวนและหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ หมายเลขดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือ กรณีไม่มีดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือ ให้บริษัทเรือหรือตัวแทนเรื่อนำดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือมาดำเนินการประทับตราให้เรียบร้อย และบันทึก

หมายเลขควบคุมตราประทับไว้ในแบบ กศก. ๑๖๕ ก ให้ถูกต้องก่อน จึงจะอนุญาตให้ขนย้ายไปเก็บไว้ที่ รพท. เพื่อรอการปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน

๑.๙ การขนส่งของผ่านแดนทางอากาศยานที่ขนส่งผ่านทางสนามบินศุลกากรแห่งหนึ่ง และประสงค์จะเปลี่ยนอากาศยานภายในประเทศ เพื่อขนส่งผ่านแดนไปยังสนามบินศุลกากรปลายทางแห่งอื่น ให้ปฏิบัติ ดังนี้

๑.๙.๑ ให้นำการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับการนำของเข้ามาในราชอาณาจักรที่มีการเปลี่ยนอากาศยานภายในประเทศมาใช้บังคับโดยอนุโลม

๑.๙.๒ ให้ผู้ขอผ่านแดนยื่นใบขนสินค้าผ่านแดน ตามแบบแนบท้ายประกาศ (แบบที่ ๔๔๘/๑) เพื่อปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน ณ สนามบินศุลกากรปลายทางต่อไป

๑.๑๐ การขนส่งของผ่านแดนที่เป็นของใช้ประจำเรือซึ่งนำเข้าทางสนามบินศุลกากรเพื่อส่งขึ้นเรือ ณ ท่าอื่นๆ ในราชอาณาจักร ให้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดนได้ ดังนี้

๑.๑๐.๑ บัญชีสินค้าสำหรับอากาศยานของของผ่านแดนที่เป็นของใช้ประจำเรือระบุท่าปลายทางอยู่ในราชอาณาจักร

๑.๑๐.๒ เป็นของซึ่งพิสูจน์ได้ว่าเป็นส่วนประกอบ อุปกรณ์ประกอบ และวัสดุของเรือที่ต้องมีประจำเรือเพื่อความปลอดภัยและป้องกันมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลตามข้อบังคับของ International Maritime Organization: IMO ตามเอกสารแนบท้ายประกาศฯ

๑.๑๐.๓ ของนั้นต้องนำไปใช้กับเรือเดินทางต่างประเทศ ซึ่งเป็นเรือที่พิสูจน์สัญชาติต่างประเทศได้

๑.๑๑ การปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน

๑.๑๑.๑ การยื่นใบขนสินค้าผ่านแดน (แบบที่ ๔๔๘/๑)

ของผ่านแดนที่นำผ่านเข้า ณ ท่าหรือที่หรือสนามบิน เมื่อจะขนส่งผ่านแดนต่อไป ผู้ขอผ่านแดนหรือตัวแทนจะต้องยื่นใบขนสินค้าผ่านแดน ซึ่งประกอบด้วยคันทัน ๑ ฉบับ คู่ฉบับ ๓ ฉบับ และใบส่งปล่อย ๑ ฉบับ (ใบส่งปล่อยใช้ใบขนสินค้าผ่านแดนโดยประทับตราว่า "ใบส่งปล่อย" ไว้ด้านบน) พร้อมทั้งเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้มีหน้าที่ตรวจสอบใบขนสินค้าผ่านแดน

๑.๑๑.๒ การตรวจสอบน้ำหนักและราคา

ให้ผู้ขอผ่านแดนหรือตัวแทนยื่นใบขนสินค้าผ่านแดน ให้หน่วยงานพิธีการตรวจสอบน้ำหนักและราคากับหลักฐานบัญชีราคาสินค้าที่ผู้ขอผ่านแดนยื่นประกอบ

๑.๑๑.๓ เอกสารที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดนประกอบด้วย

๑.๑๐.๓.๑ เอกสารการขนส่งระหว่างประเทศหรือใบตราส่ง

๑.๑๐.๓.๒ บัญชีราคาสินค้า

๑.๑๐.๓.๓ เอกสารอื่นซึ่งแสดงท่าหรือที่หรือสนามบินต้นทางและท่าหรือที่หรือสนามบินปลายทางของสินค้าว่าเป็นต่างประเทศเท่าที่จำเป็นแก่การตรวจสอบ

๑.๑๐.๓.๔ เอกสารรายละเอียดเส้นทางที่ใช้ขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยระบุเส้นทางจากท่าหรือที่หรือสนามบินต้นทางถึงท่าหรือที่หรือสนามบินปลายทางว่าจะใช้ถนนหมายเลขใด ช่วงใด และระยะเวลาการขนส่งโดยประมาณ

๑.๑๑.๔ การตรวจสอบใบขนสินค้าผ่านแดน

เมื่อหน่วยงานพิธีการตรวจสอบใบขนสินค้าผ่านแดนว่าถูกต้องและตรงกับใบตราส่งสินค้าแล้ว ให้ลงทะเบียนที่ ลำดับที่ และวันเดือนปีไว้ในใบขนสินค้าผ่านแดน และเมื่อลงทะเบียนรับรองใบขนสินค้าผ่านแดนแล้ว จะส่งมอบคันทันใบขนสินค้าผ่านแดนและสำเนาคู่ฉบับ ๑ ฉบับ พร้อมเอกสารอื่นให้แก่ผู้ขนส่งผ่านแดนหรือตัวแทนเพื่อนำไปยื่นต่อฝ่ายพิธีการของด่านศุลกากรปลายทาง

๑.๑๒ การตรวจและบรรจุทุกสินค้าผ่านแดน

๑.๑๒.๑ การตรวจสอบและควบคุมการบรรจุทุก

หน่วยงานศุลกากรประจำโรงพักสินค้าที่ป่าของผ่านแดนเข้ามาหรือฝ่ายพิธีการของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร (แล้วแต่กรณี) เมื่อได้รับต้นฉบับใบขนสินค้าผ่านแดนและเอกสารอื่น จะทำการตรวจสอบเครื่องหมาย หมายเลข และจำนวนหีบห่อ เมื่อถูกต้องตรงกันกับที่สำแดงไว้ในใบขนสินค้าผ่านแดนและบัญชีสินค้าสำหรับเรือแล้ว จะตัดรายการออกจากบัญชีสินค้าสำหรับเรือและอนุญาตให้ทำการบรรจุทุกและมีผลตลอดระยะเวลาที่ กศก. พยายามพาหนะ โดยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมตามระเบียบ โดยสลักรายการตรวจและบรรจุทุกไว้ในใบขนสินค้าผ่านแดนและมอบใบขนสินค้าผ่านแดนพร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้องให้ผู้ขนส่งผ่านแดนหรือตัวแทนเพื่อนำไปมอบให้สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรปลายทางพร้อมกับสินค้านั้น

๑.๑๒.๒ การทำบัญชีกำกับตู้ของผ่านแดน

ของผ่านแดนที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์และจะขนส่งไปยังสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรปลายทางทั้งตู้คอนเทนเนอร์ หน่วยงานศุลกากรประจำโรงพักสินค้าที่นำของผ่านแดนเข้ามาหรือฝ่ายพิธีการจะทำการตรวจสอบเครื่องหมาย หมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ให้ถูกต้องตรงกับใบขนสินค้าผ่านแดนแล้ว จะอนุญาตให้ขนส่งไปยังด่านศุลกากรปลายทางต่อไปได้ โดยผู้ขนส่งผ่านแดนต้องจัดทำบัญชีกำกับตู้สินค้าผ่านแดน ตามแบบแนบท้ายประกาศฯ พร้อมส่งลายมือชื่อรับใบขนสินค้าผ่านแดนและเอกสารที่เกี่ยวข้อง โดยไม่ต้องจัดเจ้าหน้าที่ศุลกากรคุมส่ง เว้นแต่ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากรจะเห็นว่ามีความจำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่ศุลกากรคุมส่งเพื่อป้องกันการลักลอบหนีภาษีศุลกากรก็ให้ดำเนินการเป็นรายๆ ไป

๑.๑๒.๓ การให้บรรจุทุกโดยเอกเทศ

การขนส่งของผ่านแดนโดยรถไฟ หรือโดยรถยนต์ หรือตู้คอนเทนเนอร์หรือรถยนต์ที่บรรจุทุกนั้นจะบรรจุทุกได้แต่เฉพาะของผ่านแดนเท่านั้น ในกรณีของผ่านแดนมาถึงท่าหรือที่หรือสนามบินต้นทางไม่พอบรรจุทุกตู้หนึ่ง เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะควบคุมและอารักขาไว้ก่อนจนกว่าของผ่านแดนจะมีมาถึงในปริมาณพอสมควร เว้นแต่ในกรณีจำเป็น ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากร (แล้วแต่กรณี) จะพิจารณาอนุญาตให้ทำการขนส่งของผ่านแดนที่มีปริมาณไม่เต็มตู้ได้

๑.๑๒.๔ การเปลี่ยนแปลงหีบห่อสินค้าผ่านแดน

เพื่อความสะดวกหรือความเหมาะสมในการขนส่ง ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากรท่าหรือที่หรือสนามบินต้นทางอาจพิจารณาอนุญาตให้แบ่งแยกหรือรวมหีบห่อหรือเปลี่ยนหีบห่อใหม่หรือบรรจุหีบห่อซึ่งของผ่านแดนนั้นตามควรแก่กรณีก็ได้ และถ้ามีการปฏิบัติเช่นนี้ เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะหมายเหตุไว้ในใบขนสินค้าผ่านแดนและใบแจ้งการบรรจุทุกตามแบบแนบท้ายประกาศฯ ด้วย

๑.๑๒.๕ การทำใบแจ้งการบรรจุทุก

ในกรณีของผ่านแดนบรรจุทุกไปไม่หมดจำนวนใบขนสินค้าในคราวเดียวกัน เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ตรวจกำกับการบรรจุทุกของนั้น จะยึดต้นฉบับใบขนสินค้าผ่านแดนไว้ และออกใบแจ้งการบรรจุทุกตามแบบแนบท้ายประกาศฯ เป็นคู่ฉบับ และมอบต้นฉบับใบแจ้งการบรรจุทุกให้ผู้ขนส่งผ่านแดนหรือตัวแทนเพื่อกำกับของผ่านแดนไปยังสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรปลายทาง ส่วนอีกฉบับหนึ่งเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะเก็บไว้เป็นหลักฐานตรวจสอบ เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะออกใบแจ้งการบรรจุทุก ทุกๆ ครั้งเมื่อมีการบรรจุทุกสินค้าที่เหลือใบขนสินค้าผ่านแดนจนครบจำนวนใบขนสินค้า แล้วจึงมอบใบขนสินค้าผ่านแดนดังกล่าวและใบแจ้งการบรรจุทุกครั้งสุดท้ายให้ผู้ขนส่งผ่านแดนนำไปยื่นต่อสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรปลายทางที่จะนำผ่านออกไป

๑.๑๒.๖ การควบคุมการปล่อยของเข้าเก็บในโรงพักสินค้า

ของที่ผ่านการตรวจจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรและลงรายการส่งมอบของไว้ในใบสั่งปล่อยแล้ว ให้ผู้ขนส่งของผ่านแดนจัดทำใบกำกับสินค้าผ่านแดน (สลิป) ตามแบบแนบท้ายประกาศฯ และให้หัวหน้าเจ้าหน้าที่ศุลกากรหรือผู้ทำการแทนกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรลงในใบกำกับสินค้าผ่านแดน (สลิป) เพื่อดำเนินการควบคุมการขนของที่ปล่อยแล้ว และเป็นผู้ลงนามอนุญาตในใบกำกับสินค้าผ่านแดน (สลิป) ซึ่งเป็นเอกสารอนุญาตให้นำขึ้นหรือผ่านออกทางสถานีตรวจสอบ (Checking Post) เพื่อขนส่งของผ่านแดนไปยังสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรปลายทางต่อไป

๑.๑๒.๗ การควบคุมการปล่อยของที่ส่งมอบจากตู้คอนเทนเนอร์

กรณีของที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์และขอทำการส่งมอบหน้าตู้คอนเทนเนอร์การควบคุมขนของที่ปล่อยแล้ว เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะดำเนินการเช่นเดียวกับการปล่อยของที่เก็บในโรงพักสินค้าและในเอกสารคำขออนุญาตเปิดตู้คอนเทนเนอร์ เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะบันทึกควบคุมการเปิดตู้คอนเทนเนอร์ระบุจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำการเปิดตรวจ เลขที่ใบอนุญาต และลงชื่อ วัน เดือน ปี กำกับไว้ สำหรับใบอนุญาตเปิดตู้คอนเทนเนอร์ให้ส่งมอบกับเจ้าหน้าที่ธุรการเก็บไว้เป็นหลักฐานต่อไป

กรณีส่งมอบจากตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งตัวแทนหรือเจ้าของตู้คอนเทนเนอร์ได้อื่นคำร้องขอนำตู้คอนเทนเนอร์ออกจากอารักขาของศุลกากรต่อหัวหน้าเจ้าหน้าที่ศุลกากร ตามแบบที่กำหนดพร้อมใบกำกับสินค้าผ่านแดน (สลิป) เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะปฏิบัติเช่นเดียวกับการปล่อยของที่เก็บในโรงพักสินค้า โดยคำร้องขอนำตู้คอนเทนเนอร์ออกจากอารักขาของศุลกากร เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะระบุจำนวนและรับรองว่าเครื่องหมายเลขหมายถูกต้อง พร้อมกับลงชื่อ วัน เดือน ปี กำกับไว้ แล้วมอบใบกำกับสินค้าพร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้องแก่ผู้ขนส่งผ่านแดนเพื่อใช้กำกับตู้คอนเทนเนอร์ไปยังสถานีตรวจสอบ (Checking Post)

๑.๑๓ การขนส่งของผ่านแดน

การขนส่งของผ่านแดนให้ขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์หรือรถบรรทุกชนิดตู้หีบ (Closed Van) โดยให้มีฉลากประทับตราตะกั่ว กศก. ที่ประตูดตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งบรรจุของนั้นและให้ปิดป้ายแสดงเครื่องหมายของผ่านแดนตามแบบแนบท้ายประกาศฯ (แบบที่ ๔๕๑) ไว้ที่กระดานป้ายยานพาหนะที่ใช้ขนส่งให้เห็นเด่นชัดโดยไม่ต้องมีเจ้าหน้าที่ศุลกากรคุมส่ง แต่ในกรณีที่หน่วยงานศุลกากรค้นทางเห็นว่ามีควมจำเป็นเพื่อการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายในค่าภาษีอากรจะจัดเจ้าหน้าที่ศุลกากรคุมส่งเป็นรายๆ ไปก็ได้

กรณีของผ่านแดนที่ไม่สามารถขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์หรือรถบรรทุกชนิดตู้หีบ (Closed Van) ให้ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากรอนุญาตให้ขนส่งของผ่านแดนนั้นโดยรถบรรทุกและรถท่วง โดยใช้ผ้าใบคลุมหุ้มห่อหรือมากกว่า และร้อยสวดประทับตราตะกั่ว กศก. หุ้มห่อหรือมากกว่า

กรณีที่ของผ่านแดนเป็นรถยนต์ให้ขนส่งโดยรถบรรทุกรถยนต์หรือยานพาหนะที่สามารถใช้ขนส่งรถยนต์โดยให้มีฉลากประทับตราตะกั่ว กศก. ที่อุปกรณ์สำหรับยึดตรึงรถยนต์ไว้กับยานพาหนะที่ใช้ขนส่งนั้นด้วย

กรณีที่ของผ่านแดนเป็นรถยนต์ขนาดใหญ่ไม่สามารถบรรทุกขึ้นยานพาหนะที่ใช้ขนส่งได้ ให้ผู้ขนส่งผ่านแดนดำเนินการจับของผ่านแดนที่เป็นรถยนต์ไปยังท่าหรือที่หรือสนามบินปลายทางโดยปิดป้ายแสดงเครื่องหมายของผ่านแดนตามแบบแนบท้ายประกาศฯ (แบบที่ ๔๕๑) ที่หน้ารถ

กรณีเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุสุดวิสัยอย่างใดๆ ที่มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนยานพาหนะหรือภาชนะที่บรรจุสินค้าระหว่างการขนส่งของผ่านแดน ให้ผู้ขนส่งแจ้งความต่อพนักงานสอบสวนเพื่อให้มีหลักฐานสำหรับนำมาแจ้งต่อสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่ใกล้ที่สุดเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการตามที่เห็นสมควร

๓.๑๔ การตรวจสอบ ตรวจค้นของผ่านแดน

เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีอำนาจตรวจสอบ ตรวจค้นของที่นำเข้าเพื่อการผ่านแดนที่อยู่ในยานพาหนะ ตู้คอนเทนเนอร์ หรือหีบห่ออย่างอื่น ตามที่อธิบดีกำหนด โดยไม่ต้องมีหมายค้น หากมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า

๓.๑๔.๑ ของนั้นเกี่ยวเนื่องหรือมีไว้เพื่อใช้สำหรับการก่อการร้าย

๓.๑๔.๒ ชนิดของของหรือการขนส่ง หรือการขนถ่ายดังกล่าว เป็นไปในทางฝ่าฝืนความมั่นคง สันติภาพ และความปลอดภัยระหว่างประเทศ

๓.๑๔.๓ ของนั้นเป็นของที่มีการแสดงกำเนิดเป็นที่หรือเป็นของที่มีกฎหมาย

ในกรณีที่มีหลักฐานชัดเจนว่าเป็นของตามวรรคหนึ่ง ให้รีบเสียบ โดยไม่ต้องคำนึงว่าบุคคลใดจะต้องรับโทษหรือไม่ และอธิบดีอาจสั่งให้ทำลายเสียโดยวิธีการที่ปลอดภัยต่อบุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม หรือให้ส่งกลับออกไปโดยพลัน หรืออาจสั่งให้ดำเนินการใดๆ ตามสมควรเพื่อให้เป็นของไร้โทษทุกจริตก็ได้ โดยนายเรือหรือผู้ควบคุมยานพาหนะหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าวเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น

๓.๑๕ กรณีการส่งของผ่านแดนกลับไปยังประเทศต้นทางหรือประเทศที่สาม

กรณีของผ่านแดนที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร หากมีความประสงค์จะส่งกลับไปยังประเทศต้นทางหรือประเทศที่สาม ให้ผู้ขอผ่านแดนยื่นคำร้องขอต่อผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากรต้นทางหรือผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากรปลายทาง (แล้วแต่กรณี) เพื่อพิจารณาอนุมัติให้ส่งกลับออกไปนอกราชอาณาจักรตามที่ร้องขอต่อไปได้

๓.๑๖ การไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

กรณีมีเหตุจำเป็นที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดข้างต้นได้และไม่อยู่ในอำนาจการพิจารณาของผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากร ให้ผู้ขอผ่านแดนยื่นคำร้องต่อผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากร เพื่อเสนอกรมศุลกากรพิจารณาเป็นกรณีเฉพาะราย เว้นแต่ เงื่อนไขตามข้อ ๑.๓.๔ ห้ามมิให้มีการผ่อนผันแต่อย่างใด

ข้อ ๒ บทเฉพาะกาล

ของผ่านแดนที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรก่อนวันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ และยังไม่ได้ออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ดำเนินการส่งของผ่านแดนนั้นออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน ๙๐ วัน นับตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ หากของผ่านแดนนั้นยังไม่มีการส่งออกไปนอกราชอาณาจักร เมื่อครบกำหนด ๙๐ วัน นับตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ แล้ว ให้ถือว่าของผ่านแดนนั้นไม่ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด และให้ดำเนินการกับของผ่านแดนดังกล่าว โดยปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยของตกค้าง

ข้อ ๓ ประกาศฉบับนี้ ให้มีผลใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๘

ลงชื่อ สมชัย สัจจพงษ์
(นายสมชัย สัจจพงษ์)
อธิบดีกรมศุลกากร

สำเนาถูกต้อง

ก. อ.

(นางกัญญา ยวีตธรรมกุล)

ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านกฎหมายและระเบียบพิธีการศุลกากร

คำร้องขอจดทะเบียนเป็นผู้ซ้อถ่ายสำและ/หรือผู้ซ้อผ่านแดน
(แนบท้ายประกาศกรมศุลกากรที่ ๒๖๓/ก.ร.๕๘)

เขียนที่.....

วันที่.....

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากร.....

ข้าพเจ้า.....บริษัท/ห้าง/ร้าน.....

โดย.....ตำแหน่ง.....

บัตรประชาชนเลขที่.....วันออกบัตร.....

วันหมดอายุ.....ที่อยู่.....สำนักงานตั้งอยู่เลขที่.....

ชอย.....ถนน.....แขวง/ตำบล.....

เขต/อำเภอ.....จังหวัด.....

ขอขึ้นจดทะเบียนเป็นผู้ซ้อถ่ายสำและ/หรือผ่านแดนตามประกาศกรมศุลกากรที่ ๒๖๐/ก.ร.๕๘ โดยข้าพเจ้าขอรับรองว่าจะปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับของกรมศุลกากรที่เกี่ยวกับการถ่ายสำและ/หรือการผ่านแดนทุกประการ จนกระทั่งได้นำของถ่ายสำและ/หรือของผ่านแดนออกนอกราชอาณาจักร ข้าพเจ้ายินยอมรับผิดชอบใช้ค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมต่างๆ ของของทั้งหมดจนครบถ้วนและพร้อมวางประกันเพิ่มเติมตามที่กรมศุลกากรกำหนด และเพื่อเป็นหลักประกัน การปฏิบัติดังกล่าว ข้าพเจ้าขอวางเงินไว้เป็นประกัน หรือหนังสือค้ำประกันของธนาคาร ดังนี้

- วางประกันด้วยเงินสด ๒,๐๐๐,๐๐๐.- บาท (สองล้านบาทถ้วน)
- วางประกันด้วยหนังสือค้ำประกันของธนาคาร.....เลขที่.....
ลงวันที่.....จำนวนเงินค้ำประกัน ๒,๐๐๐,๐๐๐.-บาท (สองล้านบาทถ้วน)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

ลงชื่อ.....

(.....)

ประทับตรา บริษัท/ห้าง/ร้าน

หมายเหตุ ให้ทำเครื่องหมาย / ในช่องที่ต้องการ

กศก. ๑๖๕ ก

คำร้องขอย้ายของถ่ายสำหรือของผ่านแดนจากท่าเรือท่าเรือที่นำเข้าไปเก็บไว้ที่ท่าเรือท่าเรืออื่น
เพื่อขอการถ่ายสำหรือการผ่านแดนออกไป (แบบท้ายประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๖๐/๒๕๖๕)

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

เรียน.....

ด้วยบริษัท/ห้าง/ร้าน.....ได้นำสินค้าถ่ายสำหรือผ่านแดนเข้ามาโดยยานพาหนะ.....
เที่ยววันที่.....จำนวน.....ตู้ ตามใบตราส่งเลขที่.....มีความประสงค์จะขอย้ายของถ่ายสำ
หรือผ่านแดนจากท่าเรือท่าเรือ.....ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ที่เข้าเก็บในเขตถ่ายสำหรือผ่านแดนของ
ท่าเรือท่าเรือ.....

หมายเลขตู้คอนเทนเนอร์	หมายเลขศุลกากรประทับของเรือ/ห้าง/ร้าน ดวงตราตะกั่ว กศก.	ขนาดตู้คอนเทนเนอร์	รายละเอียดสินค้า

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาอนุญาต โดยบริษัท/ห้าง/ร้าน ยินยอมชำระค่าธรรมเนียมตามระเบียบและ
หากเกิดความเสียหายต่อกรมศุลกากร หรือมีภาระค่าภาษีอากรเกิดขึ้น บริษัท/ห้าง/ร้าน ยินยอมชำระตามที่กรมศุลกากร
พิจารณาสั่งการทุกประการ

ขอแสดงความนับถือ

(ลงชื่อ).....

(ประทับตราบริษัท/ห้าง/ร้าน)

หนังสือให้ความยินยอมของผู้ประกอบการทำเหมืองทำแร่ที่จะนำของถ้ำล้ำหรือผ่านแดนไปพักไว้

ข้าพเจ้า.....ในนามของบริษัท/ห้าง/ร้าน.....
ซึ่งเป็นผู้ประกอบการทำเหมืองทำแร่.....ยินยอมให้นำของถ้ำล้ำหรือผ่านแดน
ดังกล่าวข้างต้นเข้าเก็บไว้ในเขตถ้ำล้ำหรือผ่านแดนได้

ขอแสดงความนับถือ

(ลงชื่อ).....

(ประทับตราบริษัท/ห้าง/ร้าน)

สำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำท่าเรือที่นำเข้า	สำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำท่าเรือ ที่จะถ่ายลำออกหรือผ่านแดนไป
๓. อนุญาต ส่ง.....ดำเนินการ (ลงชื่อ).....	๓. ทราบ ส่ง.....ดำเนินการ (ลงชื่อ).....
๒. ได้ตรวจสอบจำนวนและหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ หมายเลขตรวจประทับของบริษัทเรือ/หรือตรวจตรา ตะกั่ว กศก./หรือแถบเหล็ก (RTC) ตามรายละเอียด ในคำร้อง/หรือเอกสารแนบ พบว่าถูกต้องครบถ้วนและ ให้นำไปเก็บรักษาไว้ในเขตถ้ำล้ำหรือผ่านแดน ณ ท่า.....แล้ว (ลงชื่อ).....	๒. ได้ตรวจสอบจำนวนและหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ หมายเลข ตรวจตราประทับของบริษัท/ห้าง/ร้าน เรือ/หรือตรวจตราตะกั่ว กศก./หรือแถบเหล็ก (RTC) ตามรายละเอียดในคำร้อง/หรือ เอกสารแนบ พบว่าถูกต้องครบถ้วนอยู่ในสภาพเรียบร้อยและให้ นำไปเก็บรักษาไว้ในเขตถ้ำล้ำหรือผ่านแดน แล้ว (ลงชื่อ).....



แบบที่ ๔๔๔/๑

ท่า Port of	ใบอนุญาตผ่านแดน Transit Entry			ต้นฉบับ original ใบ Description	รหัสขึ้นที่ Recd No. รับเข้าที่ Receipt No.
ชื่อยานพาหนะนำเข้ามา Name of Import Vehicle	วันมาถึง Date of Arrival	มาจากไหน Where Arrived	ตัวแทน Agent	รายงานที่ Report No.	ลายเซ็น/ชื่อของพนักงาน Officer's Initial
การตรวจของพนักงาน Officer's Examination	เครื่องหมายและเลข Marks & Nos.	จำนวนหีบห่อ No. of packages	ชนิดสินค้า Description of goods	รายงานที่ Report No.	

ข้าพเจ้า.....

{ นายเรือ
Master
or
ตัวแทนนายเรือ
Agent of Master }

} ที่กล่าวข้างบนนี้
of the above named ship' here

ขอแสดงความว่ารายการที่ยื่นข้างบนนี้เป็นรายการอันครบถ้วน และแท้จริง ข้าพเจ้าขอขึ้นรายการ เพื่อผ่านแดน
By declare that particular supplied above are full and true and I enter the goods to be transited
ไปขึ้นเรือ.....ไป.....

As board the.....ship.....for.....further
อีกประการหนึ่ง ข้าพเจ้ารับรองว่าจะจัดหาประกัน โดยทำพันธบัตร หรืออย่างอื่น เพื่อการบรรทุกสินค้าที่กล่าวนั้น ลงเรือที่กล่าวนั้น
I hereby undertake to furnish security by bond or otherwise for the due shipment of the said goods upon the said
หากมิได้กระทำการบรรทุกดังกล่าวแล้ว ก็ให้รับประกันนั้นเสีย
Ship, such security to be forfeited in the event of such shipment not being made

อนุญาตให้ผ่านแดน
Permission to transit granted

นายเรือหรือตัวแทน
Master or Agent

สินค้าที่กล่าวชื่อ ข้างบนนี้ ได้ตรวจและ
The above named have been examined
ผ่านแดนเป็นที่พอใจแล้ว
And transited seen on board satisfied

วันที่.....
Date

นายตรวจ
Examining Officer

วันที่.....
Date

แบบที่ ๔๔๔/๑

**ใบส่งปล่อย
Delivery Order**

ท่า
Port of

**ใบขนสินค้าผ่านแดน
Transit Entry**

ฉบับ
original
ใหญ่
Description

พิมพ์ที่
Print No.
รับเข้าที่
Receipt No.

ชื่อยานพาหนะนำรถเข้า Name of Import Vehicle	วันมาถึง Date of Arrival	มาจากไหน Where Arrived	ตัวแทน Agent	รายการที่ Report No.
				ลายเซ็นของพนักงาน Officer's Imilate
การตรวจสอบพนักงาน Officer's Examination	ชื่อของรถบรรทุกและ Marks & Nos.	จำนวนแพคเกจ No. of packages	ชนิดสินค้า Description of goods	รายการที่ Report No.

ข้าพเจ้า.....
 { นายเรือ
Master
or
ตัวแทนนายเรือ
Agent of Master }
 ที่กล่าวข้างบนนี้
of the above named ship' here

ขอแสดงความว่ารายการที่ขึ้นตั้งข้างบนนี้เป็นรายการอันครบถ้วน และแท้จริง ข้าพเจ้าขอขึ้นรายการ เพื่อผ่านแดน
 By declare that particular supplied above are fell and true and I enter the goods to be transited
 ไปขึ้นเรือ.....ไป.....

As board the.....ship.....for.....further
 อีกประการหนึ่ง ข้าพเจ้ารับรองว่าจะจัดหาประกัน โดยทำค้ำประกัน หรืออย่างอื่น เพื่อการบรรจุสินค้าที่กล่าวนั้น ลงเรือที่กล่าวนั้น
 I hereby undertake to furnish security by bond or otherwise for the due shipment of the said goods upon the said
 หากมิได้กระทำการบรรจุค้ำประกันแล้ว ก็ให้รับประกันนี้เสีย
 Ship, such security to be forfeited in the event of such shipment not being made

อนุญาตให้ผ่านแดน
Permission to transit granted

นายเรือหรือตัวแทน
Master or Agent

สินค้าที่กล่าวชื่อ ข้างบนนี้ ได้ตรวจสอบ
The above named have been examined
ผ่านแดนเป็นที่พอใจแล้ว
And transited seen on board satisfied

วันที่.....
Date

นายตรวจ
Examining Officer

วันที่.....
Date

สัญญาประกันผู้ผ่านแดน
(แบบท้ายประกาศกรมศุลกากรที่ ๒๑๐/๒๕๕๘)

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ข้าพเจ้า.....บริษัท/ห้าง/ร้าน.....
โดย.....ตำแหน่ง.....
สำนักงานตั้งอยู่เลขที่.....ซอย.....ถนน.....แขวง/ตำบล.....
เขต/อำเภอ.....จังหวัด.....ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "ผู้ให้ประกัน" ขอทำสัญญาประกัน
ไว้ต่อกรมศุลกากรดังต่อไปนี้

๑. ผู้ให้ประกันยินยอมรับผิดชอบความเสียหายใด ๆ อันจะเกิดแก่กรมศุลกากรในการผ่าน
แดน(ชนิดของ).....จำนวน.....หีบห่อที่นำเข้ามา
โดยเรือ.....เที่ยววันที่.....ซึ่งผู้ให้ประกันได้ยื่นใบขนสินค้าผ่านแดน(แบบที่ ๕๔๘/๑) ไว้
โดยผู้ให้ประกันจะขอผ่านแดนไปขึ้นยานพาหนะ.....ซึ่งเดินทางเข้ามาเมื่อวันที่.....
จอดอยู่ ณและจะเดินทางออกไป.....
ในวันที่.....

๒. ขอผ่านแดนตามข้อ ๑. ผู้ให้ประกันสัญญาว่าจะดำเนินการผ่านแดนโดยจะปฏิบัติตาม
กฎหมายระเบียบหรือข้อบังคับของกรมศุลกากรเกี่ยวกับการผ่านแดนทุกประการ จนกระทั่งได้นำของดังกล่าว
ออกนอกราชอาณาจักร

๓. หากผู้ให้ประกันไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนด และเงื่อนไขในสัญญาประกันที่ได้ทำไว้
ไม่ว่าด้วยประการใดๆ ผู้ให้ประกันยินยอมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้แก่กรมศุลกากรตามจำนวนเงินที่ได้ให้ไว้
เป็นประกันตามที่จะกล่าวต่อไปในข้อ ๔. ภายในกำหนด ๗ วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากกรมศุลกากร และ
การบังคับประกันดังกล่าวไม่เป็นเหตุให้ผู้ประกันหลุดพ้นจากการที่จะต้องถูกฟ้องร้องดำเนินคดีตามกฎหมาย
ต่อไป

๔. เพื่อเป็นหลักประกันความรับผิดชอบตามสัญญาประกันนี้ ผู้ให้ประกันขอวางเงินไว้เป็นประกัน
จำนวนเงิน.....บาท (.....)
หรือขอให้ธนาคาร.....เป็นผู้ค้ำประกันตามหนังสือค้ำประกันเลขที่.....
ลงวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....จำนวนเงินค้ำประกัน.....บาท
(.....) แบบท้ายสัญญาประกันนี้

๕. สัญญาประกันนี้ ทำขึ้นเมื่อวันที่.....เดือน.....พศ.....
 และให้มีผลบังคับได้ตลอดไปจนกว่าผู้ให้ประกัน จะได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาประกัน หรือธนาคาร
 ผู้ค้ำประกันตาม ข้อ ๔. ได้ชำระหนี้ให้กับกรมตุลาการแล้ว และกรมตุลาการได้ยินยอมให้สัญญาประกัน
 สิ้นสุดลง หรือยินยอมให้ยกเลิกสัญญาประกันได้

เพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญาประกันนี้ ผู้ให้ประกันได้ลงลายมือชื่อต่อหน้าพยาน และ
 ประทับตราของผู้ให้ประกันไว้เป็นสำคัญ

ลงชื่อ.....ผู้ให้สัญญาประกัน
 (.....)

ลงชื่อ.....พยาน
 (.....)

ลงชื่อ.....พยาน
 (.....)

สัญญาหักค่าน้ำ
(แบบท้ายประกาศกรมศุลกากรที่ ๒๓๐/๒๕๕๘)

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ข้าพเจ้า.....ตัวแทนบริษัท.....
ที่.....
ที่ตั้งเลขที่..... ซอย..... ถนน..... ตำบล.....
อำเภอ..... จังหวัด..... โทรศัพท์.....

ทะเบียนการค้าเลขที่..... ขอทำหักค่าน้ำไว้ต่อกรมศุลกากรมีข้อความดังต่อไปนี้
๑. ของดังรายการตามคำร้องวันที่..... จำนวน..... ที่บัพ
ที่ข้าพเจ้าได้นำเข้ามาโดยยานพาหนะ..... เมื่อวันที่..... ซึ่งข้าพเจ้าได้ยื่น
ใบขนสินค้าผ่านแดน (แบบที่ ๕๔๘/๑) ไว้แล้วนั้น ข้าพเจ้ามีความประสงค์จะขอผ่านแดนไปขึ้นยานพาหนะ.....
ซึ่งได้เดินทางเข้ามาเมื่อวันที่..... จอดอยู่ ณ
จะเดินทางออกไป..... ในวันที่.....

๒. ข้าพเจ้าขอรับรองว่า ข้าพเจ้าจะปฏิบัติพิธีการศุลกากร เพื่อดำเนินการผ่านแดนตามจำนวนดังกล่าว
ตามที่ระบุไว้ในข้อ ๑. โดยจะปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับของกรมศุลกากรเกี่ยวกับการผ่านแดนทุกประการ
จนกระทั่งได้นำสินค้าจำนวนดังกล่าวออกนอกราชอาณาจักร

๓. หากข้าพเจ้าไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามคำรับรอง หรือปฏิบัติบกพร่องต่อคำรับรองที่ให้ไว้ในข้อ ๒.
ด้วยประการใด ๆ ข้าพเจ้ายินยอมให้กรมศุลกากรปรับเป็นจำนวนเงิน บาท
(.....) นอกเหนือจากโทษอื่นที่กฎหมายบัญญัติไว้
เพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญาหักค่าน้ำฉบับนี้ จึงลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน

(ลงชื่อ).....ผู้ให้หักค่าน้ำ
(.....)
(ลงชื่อ).....พยาน
(.....)
(ลงชื่อ).....พยาน
(.....)

บันทึกเจ้าหน้าที่ : ใบขนสินค้าผ่านแดน (แบบที่ ๕๔๘/๑) เลขที่.....
(ลงชื่อ).....
วัน เดือน ปี.....

หมายเหตุ จำนวนค่าปรับให้คำนวณตามค่าภาษีอากรของทั้งหมด

หนังสือแจ้งตัวแทนเรือหรือผู้ขนส่งต้นทางหรือผู้ปฏิบัติพิธีการถ่ายลำหรือผ่านแดนให้มาปฏิบัติพิธีการ

ที่ กค สำนักงาน.....
วันที่...../...../.....

เรื่อง ของค้ำบังนุชีเรือ/รถ
เรียน

สิ่งที่ส่งมาด้วย บัญชีของค้ำบังนุชีเรือ/รถ เลขที่
ด้วยเรือ/รถ.....เที่ยววันที่...../..... ได้เข้ามาใน
ราชอาณาจักรเป็นระยะเวลา ๖๐ วันแล้ว ปรากฏว่ายังมีของค้ำบังนุชีเรือ/รถที่ส่งมาด้วย ซึ่งอยู่ในอารักขา
ของศุลกากร

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๔
อธิบดีกรมศุลกากรจึงให้บอกกล่าวมายังท่านในฐานะเป็น (ตัวแทนเรือ/ผู้ขนส่งต้นทาง/ผู้จดทะเบียน
ถ่ายลำหรือผ่านแดน) เพื่อมาดำเนินการหรือแจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องมาดำเนินการภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับ
หนังสือฉบับนี้ หากพ้นกำหนดเวลานี้แล้ว ของค้ำบังนุชีเรือ/รถจะตกเป็นของค้ำบังนุชี และกรมศุลกากรจะดำเนินการ
ตามระเบียบว่าด้วยของค้ำบังนุชีต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดดำเนินการ

ขอแสดงความนับถือ

.....
(.....)
ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากร/นายด่านศุลกากร.....

คำณ/งาน.....
โทร.....

บัญชีกำกับตู้สินค้าผ่านแดน ตามประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๐๐/๒๕๕๔

บัญชีกำกับตู้สินค้าผ่านแดน ที่.....

เขียนที่.....
วันที่...../...../.....

เครื่องหมายและหมายเลขตู้สินค้าผ่านแดน.....
บรรทุกเมื่อ.....ไปยัง.....
มีรายการดังต่อไปนี้

เลขที่ใบขนสินค้าผ่านแดน หรือใบแจ้งการบรรทุก	เครื่องหมาย และหมายเลขตู้บรรทุก	จำนวนตู้บรรทุก	รายการของ	หมายเหตุ

รวม ตู้บรรทุก

(ลงชื่อ).....ผู้ทำการขนส่งหรือผู้แทน
(.....)

(ลงชื่อ).....เจ้าหน้าที่ศุลกากร
(.....)

(ลงชื่อ).....เจ้าหน้าที่ศุลกากร
(.....)

ใบแจ้งการบรรทุก ตามประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๐/๒๕๕๘

ใบแจ้งการบรรทุกที่.....

วันที่.....ท่าหรือที่หรือสนามบินต้นทาง.....ถึง.....
 ของตามใบขนสินค้าผ่านแดน เลขที่.....ชื่อผู้รับตราส่งปลายทาง.....
 ประเทศปลายทาง.....จำนวนเต็มตามใบขนฯ รวม.....หีบห่อ.....
 ได้แจ้งบรรทุกตามใบแจ้งบรรทุกฉบับนี้.....หีบห่อ โดยยานพาหนะ.....
 หมายเลขยานพาหนะ.....เมื่อวันที่.....คราตะกั่ว.....ดวง
 เลขที่.....มีรายการดังนี้

ลำดับที่	เครื่องหมาย และเลขหมาย	จำนวนหีบห่อ	ชนิดของ	รายการตรวจ

(ลงชื่อ).....เจ้าหน้าที่ศุลกากร
(.....)(ลงชื่อ).....ผู้บังคับบัญชา
(.....)

หมายเหตุ : เลขที่ใบแจ้งการบรรทุกให้ลำดับแต่ละใบขนฯ ทับด้วยเลขที่ใบขนสินค้าถ่ายลำหรือผ่านแดน

ใบกำกับสินค้า (แบบที่ ๔๔๔) ตามประกาศกรมศุลกากรที่ ๒๖๐/ก.ร.๖๔

แบบที่ ๔๔๔

ใบกำกับสินค้า

สำนักงานศุลกากร/ด่านศุลกากร.....

ใบขนสินค้าเลขที่..... วันที่.....

ใบแจ้งการบรรทุกเลขที่..... วันที่.....

ชื่อผู้ทำการขนส่งหรือตัวแทน.....

ชนิดและหมายเลขยานพาหนะ.....

ลำดับที่	เครื่องหมาย	จำนวนหีบห่อ	จำนวนของ	ชนิดของ	หมายเหตุ
ลำดับที่	เครื่องหมาย	วันปล่อยของ	หมายเลขยานพาหนะ	ชื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ตรวจ	

๒๓

สำเนา

ประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๑๑/๒๕๕๘

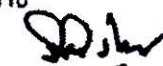
ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘

เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายสำ

ที่ กค ๐๕๐๗/ว ๑๒๒๘

เรียน หัวหน้าส่วนราชการระดับสำนัก สำนักงาน กลุ่ม และด่านศุลกากรทุกแห่ง เพื่อทราบ

๗๐ กันยายน ๒๕๕๘



(นายนิติ วิทยาเต็ม)

ผู้อำนวยการส่วนเลขานุการกรม ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมศุลกากร

สำเนา

ประกาศกรมศุลกากร

ที่ ๒๑๑ / ๒๕๕๘

เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำ

เพื่อให้การถ่ายลำเป็นไปตามมาตรฐานสากลและเป็นไปตามหลักเกณฑ์ในอนุสัญญา
ระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (The International Convention on the
Simplification and Harmonization of Customs Procedures) ประกอบกับเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก
ความสะดวกรวดเร็วก่อให้เกิดประโยชน์

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ มาตรา ๕๘
และมาตรา ๕๘/๑ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ
ศุลกากร (ฉบับที่ ๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๗ ยืนยันจึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกประกาศกรมศุลกากรที่ ๓๖/๒๕๕๘ เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำ
ลงวันที่ ๓ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

ข้อ ๒ การถ่ายลำสินค้าให้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

๒.๑ หลักการ

การถ่ายลำ หมายความว่า การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่อลำเลียงถ่ายของ
จากยานพาหนะหนึ่งซึ่งขนส่งของเข้ามาไปยังอีกยานพาหนะหนึ่งซึ่งขนส่งของออกไปภายในท่าหรือที่แห่งเดียวกัน
ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร โดยไม่ต้อง
เสียค่าภาษีอากร ตามมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม
โดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๗ และมาตรา ๑๒๓ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร
พุทศักราช ๒๔๖๙

๒.๒ เงื่อนไขการถ่ายลำ

ของที่นำผ่านเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อทำการถ่ายลำตามหลักการในข้อ ๒.๑
จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไข ดังต่อไปนี้

๒.๒.๑ ต้องมีบัญชีสินค้าสำหรับเรือหรืออากาศยาน หรือเอกสารการขนส่งระหว่าง
ประเทศ หรือใบตราส่งสินค้าที่แจ้งท่าหรือสนามบินต้นทางและท่าหรือสนามบินปลายทางที่อยู่นอกราชอาณาจักร

๒.๒.๒ บัญชีตู้คอนเทนเนอร์ (Container List) ต้องระบุท่าหรือสนามบินถ่ายลำ
ที่อยู่ในราชอาณาจักร

๒.๒.๓ กรณีที่ผู้ขอถ่ายลำไม่ใช่ตัวแทนสายเรือหรือสายการบิน ต้องมีชื่อ
ผู้ขอถ่ายลำในบัญชีสินค้าสำหรับเรือหรืออากาศยาน

/๒.๒.๔ ของถ่ายลำ ...

๒.๒.๔ ของถ่ายสำให้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน ๙๐ วัน นับแต่วันที่นำของถ่ายสำเข้ามาในราชอาณาจักร โดยเมื่อนำของถ่ายสำเข้ามาครบ ๖๐ วัน นับแต่วันที่นำของถ่ายสำเข้ามาในราชอาณาจักร และยังไม่ได้มีการส่งออกไป หน่วยงานศุลกากรต้นทางหรือหน่วยงานศุลกากรปลายทาง (แล้วแต่กรณี) ที่ควบคุมการเก็บรักษาของถ่ายสำจะแจ้งตัวแทนเรือหรือผู้ขนส่งต่างประเทศหรือผู้ขอจดทะเบียนถ่ายสำมาดำเนินพิธีการส่งออกของถ่ายสำออกไปนอกราชอาณาจักร ภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง

กรณีครบกำหนด ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง แต่ยังไม่ครบกำหนด ๙๐ วัน นับแต่วันที่นำของถ่ายสำเข้ามาในราชอาณาจักร หากผู้ขอถ่ายสำประสงค์จะปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยถ่ายสำ ให้ขอผ่อนผันการปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายสำต่อไปได้

เมื่อครบกำหนดเวลา ๙๐ วันนับแต่วันที่นำของถ่ายสำเข้ามาในราชอาณาจักร หากผู้ขอถ่ายสำเพิกเฉยและไม่ส่งของถ่ายสำออกไปนอกราชอาณาจักรให้เสร็จสมบูรณ์ไม่ว่าด้วยประการใดๆ ให้ถือว่าของถ่ายสำนั้นไม่ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด และให้ดำเนินการกับของถ่ายสำดังกล่าวโดยปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยของตกค้าง

๒.๓ ผู้ได้รับอำนาจทำการถ่ายสำ

ให้ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากร หรือนายด่านศุลกากรที่มีการนำของถ่ายสำเข้ามาในราชอาณาจักรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้พิจารณาอนุมัติให้ผู้ขอถ่ายสำเป็นผู้ได้รับอำนาจทำการถ่ายสำ โดยผู้ขอถ่ายสำหรือผู้ได้รับอำนาจทำการถ่ายสำ ต้องมีคุณสมบัติข้อหนึ่งข้อใด ดังต่อไปนี้

๒.๓.๑ เป็นผู้นำของเข้า หรือผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอ หรือ

๒.๓.๒ เป็นตัวแทนออกของระดับมาตรฐานเออีโอ หรือ

๒.๓.๓ จดทะเบียนเป็นผู้ขอถ่ายสำและ/หรือผู้ขอผ่านแดนตามแบบแนบท้ายประกาศฯ ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่มีการนำของถ่ายสำนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร โดยได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากร หรือนายด่านศุลกากร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย พร้อมกับวางเงินไว้เป็นประกันหรือวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในวงเงิน ๒ ล้านบาท และหากปรากฏภายหลังว่ามีการกระทำความผิดเกิดขึ้น ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรใด ผู้ขอจดทะเบียนถ่ายสำจะต้องถูกพิจารณาเพิ่มวงเงินประกันตามมูลค่าของของที่กระทำความผิดตามที่กรมศุลกากรเห็นสมควรต่อไป

กรณีผู้ขอถ่ายสำที่ได้จดทะเบียนและวางประกันไว้ตามประกาศกรมศุลกากรที่ ๙๓/๒๕๔๗ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๔๗ เรื่อง ว่าด้วยพิธีการว่าด้วยการถ่ายสำ ให้ถือว่าได้จดทะเบียนและวางประกันตามประกาศนี้ และให้ผู้ขอถ่ายสำไปดำเนินการแก้ไขหนังสือสัญญาประกันให้ถูกต้องตามกฎหมายและครอบคลุมถึงการวางประกันตามประกาศนี้ หรือ

๒.๓.๔ กรณีที่คุณสมบัติของผู้ขอถ่ายสำไม่เป็นไปตามข้อ ๒.๓.๑ หรือข้อ ๒.๓.๒ หรือข้อ ๒.๓.๓ ผู้ขอถ่ายสำจะต้องทำสัญญาประกันและสัญญา hypothecation ตามแบบแนบท้ายประกาศฯ ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่มีการนำของถ่ายสำนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร พร้อมกับวางเงินไว้เป็นประกันหรือวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในวงเงินค้ำประกันการขอของทั้งหมดสำหรับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายสำแต่ละครั้ง

๒.๔ การทำใบขนสินค้าถ่ายสำ

๒.๔.๑ ผู้ขอถ่ายสำจะต้องกรอกรายการใบขนสินค้าถ่ายสำตามแบบแนบท้ายประกาศฯ (ใบแนบ ๙) โดยทำเป็น ๒ ฉบับ สำแดงรายการตรงกันคือ ชื่อยานพาหนะ วันที่นำของเข้า ทำหรือสนามบินต้นทาง ตัวแทน เครื่องหมาย เลขหมาย จำนวนหีบห่อ ชนิดของสินค้า ชื่อผู้ขอถ่ายสำ พาหนะที่จะส่งออก วันที่ส่งของออก ประเทศปลายทาง (ลงชื่อเมืองท่าหรือสนามบินส่งถึงนอกราชอาณาจักร)

๒.๔.๒ นอกจากตัวแทนสายเรือหรือสายการบิน ผู้ขอถ่ายลำจะต้องยื่นบัญชีราคาสินค้าหรือข้อมูลเกี่ยวกับราคาสินค้า เพื่อใช้ประกอบการคำนวณค่าภาษีอากรหรือกำหนดวงเงินประกันและสัญญาทัณฑ์บนด้วย

๒.๔.๓ กรณีการถ่ายลำสินค้าที่ขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ขอถ่ายลำต้องแสดงข้อความ โดยการประทับตราหรือเขียนตัวบรรจงว่า “ของถ่ายลำจากประเทศ..... ส่งไปยังประเทศ.....” ด้วยหมึกสีแดงไว้ในต้นฉบับและสำเนาใบกำกับตู้คอนเทนเนอร์ตามแบบแนบท้ายประกาศฯ ทุกฉบับ

๒.๕ การขนสินค้าถ่ายลำขึ้นพักไว้บนบก

๒.๕.๑ กรณีการถ่ายลำทางเรือต่อเรือ

ในกรณีที่ยังไม่อาจยื่นใบขนสินค้าถ่ายลำได้และผู้ขอถ่ายลำประสงค์จะขอถ่ายลำออกจากเรือเพื่อรอรับการรับบรรทุกออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

๒.๕.๑.๑ ของถ่ายลำที่เป็นของกองหรือมิได้บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ให้ผู้ขอถ่ายลำยื่นคำร้องขอนำสินค้าถ่ายลำเข้าเก็บในโรงพักสินค้าอันได้รับอนุมัติหรือขอนำสินค้าถ่ายลำเก็บไว้ในเรือตลอดตามแบบแนบท้ายประกาศฯ (แบบ กศก. ๑๖๖) พร้อมแนบสำเนาเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศหรือใบตราส่ง หรือบัญชีสินค้าสำหรับเรือ ต่อผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายก่อนการขนถ่ายเพื่อพิจารณาอนุญาต โดยให้เก็บวางสินค้าถ่ายลำในโรงพักสินค้าหรือ ณ ท่าที่นำเข้าไปเป็นสัดส่วนไม่ปะปนกับสินค้านำเข้าอื่นๆ ส่วนกรณีเก็บของถ่ายลำไว้ในเรือตลอด ให้ชำระค่าธรรมเนียมสำหรับเจ้าหน้าที่คุมเฝ้าตามระเบียบ

๒.๕.๑.๒ ให้ผู้ประกอบการทำเนียบท่าเรือที่ประสงค์จะกำหนดเขตถ่ายลำ (Transshipment Area) สำหรับเก็บรักษาตู้คอนเทนเนอร์ถ่ายลำ ยื่นคำร้องขอ พร้อมแบบแบบแปลนแผนผังต่อผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากร หรือนายด่านศุลกากรเพื่อพิจารณาอนุมัติ เมื่อได้รับอนุมัติแล้วจะต้องเก็บรักษาตู้คอนเทนเนอร์ถ่ายลำในเขตถ่ายลำให้เป็นสัดส่วนเหมาะสม ไม่ปะปนกับสินค้านำเข้าอื่นๆ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรสามารถควบคุมและตรวจสอบได้โดยง่าย

๒.๕.๑.๓ ของถ่ายลำที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์

(๑) ให้ตัวแทนเรือแยกบัญชีของถ่ายลำที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ไว้ต่างหากจากบัญชีของนำเข้าไป และระบุหมายเลขดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือสำหรับตู้คอนเทนเนอร์แต่ละตู้ (ถ้ามี) เพื่อประกอบการควบคุมตรวจสอบ การเก็บรักษา และการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ภายในเขตท่า

(๒) ของถ่ายลำที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ที่บรรจุสินค้าเข้าหลายผู้รับตราส่ง (ตู้ Less Container Load: LCL) ให้ผู้ขอถ่ายลำยื่นคำร้องขอนำของถ่ายลำเก็บในโรงพักสินค้าอันได้รับอนุมัติตามแบบแนบท้ายประกาศฯ (แบบ กศก. ๑๖๖) พร้อมแนบสำเนาเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศหรือใบตราส่ง หรือบัญชีสินค้าสำหรับเรือต่อเจ้าหน้าที่ ก่อนเปิดตู้คอนเทนเนอร์เพื่อพิจารณาอนุญาต โดยให้เก็บวางของถ่ายลำในโรงพักสินค้าให้เป็นสัดส่วน ไม่ปะปนกับสินค้านำเข้าอื่นๆ

(๓) สินค้าถ่ายลำที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ที่บรรจุสินค้าเข้าผู้รับตราส่งรายเดียว (ตู้ Full Container Load: FCL) เมื่อขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งบรรจุของถ่ายลำลงจากเรือแล้ว ให้ผู้ขอถ่ายลำยื่นคำร้องขอนำของถ่ายลำเก็บในเขตถ่ายลำตามแบบแนบท้ายประกาศฯ (แบบ กศก. ๑๖๕) พร้อมแนบสำเนาเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศหรือใบตราส่งหรือบัญชีสินค้าสำหรับเรือต่อผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย ภายใน ๒๔ ชั่วโมงนับแต่

เวลาที่ได้นำถ่ายแล้วเสร็จหรือภายในวันแรกที่เปิดทำการ โดยระบุหมายเลขดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือ เพื่อพิจารณาอนุญาต

๒.๕.๒ กรณีการถ่ายลำทางอากาศยานต่ออากาศยาน

ในกรณีที่ยังไม่อาจยื่นใบขนสินค้าถ่ายลำได้และผู้ขอถ่ายลำประสงค์จะขอถ่ายลำออกจากอากาศยานเพื่อรอรับการรับบรรทุกออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ปฏิบัติตามข้อ ๒.๕.๑ โดยอนุโลม

๒.๖ การถ่ายลำทางเรือในเขตท่าเดียวกัน

เขตท่าตามประกาศนี้ให้เป็นไปตามที่กฎกระทรวงกำหนด

๒.๖.๑ การถ่ายลำในเขตท่าเทียบท่าเรือเดียวกัน

๒.๖.๑.๑ การถ่ายลำของที่เก็บวางในโรงพักสินค้าอันได้รับอนุมัติ

เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำเรือเข้าของท่าเทียบท่าเรือที่นำของถ่ายลำเข้ามา ได้รับใบขนสินค้าถ่ายลำและตรวจสอบเครื่องหมาย เลขหมาย จำนวนและลักษณะหีบห่อแล้วพบว่าถูกต้องครบถ้วนตรงกันแล้ว ให้ผู้ขอถ่ายลำลงลายมือชื่อ พร้อมวัน เดือน ปี เพื่อรับของถ่ายลำตามจำนวนที่ตรวจปล่อยในต้นฉบับใบขนสินค้าถ่ายลำและสมุดทะเบียน จากนั้นให้ผู้ขอถ่ายลำนำต้นฉบับใบขนสินค้าถ่ายลำกำกับของถ่ายลำ ไปยังหน่วยงานประจำเรือขอออกให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำเรือขอออกตรวจสอบเพื่อสลักรายการรับบรรทุกและลงลายมือชื่อรับรองไว้ในใบขนสินค้าถ่ายลำ

๒.๖.๑.๒ การถ่ายลำของที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์

ใบขนสินค้าถ่ายลำแต่ละฉบับให้ใช้กับของถ่ายลำที่นำเข้ามาโดยเรือลำเดียวกัน และให้ใช้ได้กับเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศหรือใบตราส่ง ที่ระบุเมืองปลายทางต่างประเทศเดียวกันได้หลายฉบับ สำหรับกรณีที่มีเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศหรือใบตราส่งหลายฉบับ และตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมากไม่สามารถระบุลงในใบขนสินค้าถ่ายลำได้หมด ให้จัดทำเป็นเอกสารแนบใบขนสินค้าถ่ายลำ

(๑) กรณีถ่ายลำตรงจากเรือลำที่บรรทุกเข้ามาไปยังเรือลำที่บรรทุกออกไป เมื่อผู้ขอถ่ายลำยื่นใบขนสินค้าถ่ายลำที่ผ่านการตรวจสอบจากหน่วยงานพิธีการแล้ว เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำท่าเทียบท่าเรือนั้นจะทำการตรวจสอบจำนวนและหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์และหมายเลขดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือ ให้ถูกต้องตรงตามหลักฐานเอกสารและสลักรายการตรวจสอบและรายการรับบรรทุกพร้อมลงลายมือชื่อรับรองไว้ในใบขนสินค้าถ่ายลำ

(๒) กรณีของถ่ายลำที่ต้องขนขึ้นพักไว้บนบกก่อน ให้ดำเนินการตามข้อ ๒.๕.๑.๓ กรณีไม่มีดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือ ให้บริษัทเรือหรือตัวแทนเรือนำดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือมาดำเนินการประทับตราให้เรียบร้อย และบันทึกหมายเลขดวงตราประทับไว้ในคำร้องขอตามแบบแนบท้ายประกาศฯ (แบบ กศก. ๑๖๕)

เมื่อเรือลำที่จะรับบรรทุกของถ่ายลำเข้ามาและผู้ขอถ่ายลำได้ยื่นใบขนสินค้าถ่ายลำที่ผ่านการตรวจสอบจากหน่วยงานพิธีการต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำท่าเทียบท่าเรือที่นำของถ่ายลำเข้ามาแล้ว เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะดำเนินการตามข้อ ๒.๖.๑.๒ (๑)

๒.๖.๒ การถ่ายลำผ่านท่าเทียบท่าเรืออนุมัติอื่นภายในเขตท่าเดียวกัน

๒.๖.๒.๑ การถ่ายลำของที่เก็บวางในโรงพักสินค้าอันได้รับอนุมัติ

(๑) เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำเรือเข้าของท่าเทียบท่าเรือที่นำของถ่ายลำเข้ามา ได้รับใบขนสินค้าถ่ายลำและตรวจสอบเครื่องหมาย เลขหมาย จำนวน และลักษณะหีบห่อแล้วพบว่าถูกต้องครบถ้วนตรงกัน ให้ผู้ขอถ่ายลำชำระค่าธรรมเนียมการใช้ดวงตราตะกั่ว กศก. ตามระเบียบเมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรได้มีคำสั่งควบคุมตรา กศก. ที่หีบห่อทุกหีบห่อ และสลักรายการตรวจสอบพร้อมลง

ลายมือชื่อรับรองไว้ในใบขนสินค้าถ่ายลำแล้ว ให้ผู้ขอดีถ่ายลำลงลายมือชื่อ พร้อมวันเดือนปี เพื่อรับของถ่ายลำ ตามจำนวนที่ตรวจปล่อยในต้นฉบับใบขนสินค้าถ่ายลำและสมุดทะเบียน

(๒) ให้ผู้ขอดีถ่ายลำยื่นคำร้องขอขนย้ายของถ่ายลำ จากท่าเทียบท่าเรือที่นำของถ่ายลำเข้ามา ไปเก็บไว้ที่ท่าเทียบท่าเรืออื่น เพื่อรอการถ่ายลำออกไปตามแบบ แบบท้ายประกาศฯ (แบบ กศก. ๑๖๕ ก) และหนังสือให้ความยินยอมของผู้ประกอบการท่าเทียบท่าเรืออนุมัติ ที่จะนำของถ่ายลำไปพักไว้พร้อมสำเนา ๑ ฉบับ ตามแบบแบบท้ายประกาศฯ ต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำ ท่าเทียบท่าเรือที่นำของถ่ายลำเข้ามา

(๓) ให้ผู้ขอดีถ่ายลำนำต้นฉบับใบขนสินค้าถ่ายลำ พร้อมแบบ กศก. ๑๖๕ ก กำกับของถ่ายลำไปยังหน่วยงานประจำเรือขาออกของท่าเทียบท่าเรือที่จะรับบรรทุกของถ่ายลำ ส่งออกไป เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำเรือขาออกตรวจสอบ เพื่อสลักรายการรับบรรทุกและลงลายมือชื่อ รับรองไว้ในใบขนสินค้าถ่ายลำ

๒.๖.๒.๒ การถ่ายลำของที่บรรจุในคอนเทนเนอร์

(๑) ให้ผู้ขอดีถ่ายลำยื่นใบขนสินค้าถ่ายลำ ที่ผ่านการตรวจสอบจาก หน่วยงานพิธีการแล้ว ต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำเรือขาเข้า เพื่อให้ตรวจสอบจำนวนและหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ หมายเลขดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือ ให้ถูกต้องตรงตามเอกสารหลักฐาน กรณีไม่มีดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือ ให้บริษัทเรือหรือตัวแทนเรื่อนำดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือมาดำเนินการ ประทับตราให้เรียบร้อย และบันทึกหมายเลขดวงตราประทับไว้ในคำร้องขอขนย้ายของถ่ายลำ เพื่อรอการถ่ายลำ ตามแบบแบบท้ายประกาศฯ (แบบ กศก. ๑๖๕ ก)

(๒) ให้ผู้ขอดีถ่ายลำยื่นคำร้องขอขนย้ายของถ่ายลำจากท่าเทียบ ท่าเรือที่นำของถ่ายลำเข้ามา ไปเก็บไว้ที่ท่าเทียบท่าเรืออื่นเพื่อรอการถ่ายลำออกไปตามแบบแบบ แบบท้ายประกาศฯ (แบบ กศก. ๑๖๕ ก) และหนังสือให้ความยินยอมของผู้ประกอบการท่าเทียบท่าเรืออนุมัติที่ จะนำของถ่ายลำไปพักไว้พร้อมสำเนา ๑ ฉบับ ตามแบบแบบท้ายประกาศฯนี้ต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร ประจำท่าเทียบท่าเรือที่นำของถ่ายลำเข้ามาโดยระบุจำนวนและหมายเลขคอนเทนเนอร์ หมายเลขดวงตรา ประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือ ลงในแบบ กศก. ๑๖๕ หรือจัดทำเป็นเอกสารแนบแบบ กศก. ๑๖๕ ก เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบประกอบการอนุญาตให้ขนย้าย

(๓) ให้ผู้ขอดีถ่ายลำนำแบบ กศก. ๑๖๕ ก พร้อมสำเนาคาม ข้อ ๒.๖.๒.๒ (๑) ที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุญาตให้ขนย้ายแล้ว ไปยื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำท่าเทียบท่าเรือ ที่นำของถ่ายลำเข้ามา เพื่อตรวจสอบจำนวนและหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ หมายเลขดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือให้ถูกต้อง และสลักรายการตรวจสอบพร้อมลงลายมือชื่อรับรองไว้ในใบขนสินค้าถ่ายลำแล้วมัดลวด ประทับตราตะกั่ว กศก. ไว้ที่ประตูตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อส่งมอบไปยังท่าเทียบท่าเรือที่จะรับบรรทุกของถ่ายลำ ออกไป โดยให้ผู้ขอดีถ่ายลำชำระค่าธรรมเนียมตามระเบียบ

(๔) ให้ผู้ขอดีถ่ายลำนำแบบ กศก. ๑๖๕ ก ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร ประจำท่าเทียบท่าเรือที่ขอขนย้ายไปเก็บรักษาเพื่อรอการถ่ายลำออกไป พร้อมนำของถ่ายลำให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร ตรวจสอบจำนวนและหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ หมายเลขดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือ เมื่อเห็นว่าถูกต้อง เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะสลักรายการตรวจสอบ พร้อมลงลายมือชื่อรับรองไว้ในแบบ กศก. ๑๖๕ ก แล้วอนุญาต ให้นำไปเก็บในเขตถ่ายลำในท่าเทียบท่าเรือที่จะรับบรรทุกของถ่ายลำนั้นได้

(๕) เมื่อเรือลำที่จะรับบรรทุกของถ่ายลำเข้ามาแล้ว ให้ผู้ขอดี ถ่ายลำยื่นใบขนสินค้าถ่ายลำที่ผ่านการตรวจสอบจากหน่วยงานพิธีการแล้ว ต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำท่าเทียบ ท่าเรือที่จะรับบรรทุกของถ่ายลำออกไป เพื่อตรวจสอบจำนวนและหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ หมายเลข

ดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือและดวงตราตะกั่ว กศก. ที่ประตูดักคอนเทนเนอร์ให้ถูกต้องตรงตามหลักฐานเอกสาร และสลักรายการรับบรรทุกพร้อมลงลายมือชื่อรับรองไว้ในใบขนสินค้าถ่ายลำ

๒.๗ การถ่ายลำในเขตสนามบินเดียวกัน

๒.๗.๑ ให้ปฏิบัติตามข้อ ๒.๖.๑ การถ่ายลำในเขตท่าเทียบท่าเรือเดียวกัน

โดยอนุโลม

๒.๗.๒ ในกรณีเร่งด่วนจะต้องทำการถ่ายลำกลางลานจอดระหว่างอากาศยานต่ออากาศยานโดยตรง ให้ผู้ขอถ่ายลำขออนุมัติถ่ายลำดังกล่าวต่อหัวหน้าศุลกากรประจำคลังสินค้าหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย และผู้ขอถ่ายลำต้องจัดทำใบขนสินค้าถ่ายลำให้สมบูรณ์ภายใน ๔๘ ชั่วโมงนับแต่เวลาที่อากาศยานนั้นออกไปต่างประเทศ

๒.๘ การขนย้ายของถ่ายลำ กรณีมีเหตุฉุกเฉิน

กรณีมีเหตุฉุกเฉินจนทำให้ไม่มีเรือหรืออากาศยานเข้ามาในเขตท่าเดียวกันหรือสนามบินเดียวกันได้ และการหน่วงช้าไว้จะเกิดผลเสียหายอย่างชัดเจน ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

๒.๘.๑ ให้ผู้ขอถ่ายลำยื่นคำร้องขอขนย้ายของถ่ายลำจากท่าเทียบท่าเรือหรือสนามบินที่นำของถ่ายลำเข้ามาไปเก็บไว้ที่ท่าหรือสนามบินอื่นเพื่อรอการถ่ายลำออกไปตามแบบแนบท้ายประกาศ (แบบ กศก. ๑๖๕ ก) พร้อมสำเนา ๑ ฉบับ ให้ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากร หรือนายด่านศุลกากร ณ ท่าหรือสนามบินที่นำของถ่ายลำเข้ามาพิจารณาอนุญาตและกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบ

เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบจำนวนและหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ หมายเลข ดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือ ว่าถูกต้องตรงตามหลักฐานเอกสารแล้ว จะมีตราประทับตราตะกั่ว กศก. ไว้ที่ประตูดักคอนเทนเนอร์และสลักรายการตรวจสอบพร้อมลงลายมือชื่อรับรองไว้ในแบบแนบท้ายประกาศ (แบบ กศก. ๑๖๕ ก)

๒.๘.๒ เมื่อผู้ขอถ่ายลำนำแบบ กศก. ๑๖๕ ก พร้อมของถ่ายลำยื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำท่าเทียบท่าเรือหรือสนามบินที่รับบรรทุกของถ่ายลำไปเก็บรักษาเพื่อรอการถ่ายลำออกไป เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะตรวจสอบจำนวนและหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ หมายเลขดวงตราประทับ (SEAL) ของบริษัทเรือหรือสายการบิน และดวงตราตะกั่ว กศก. ที่ประตูดักคอนเทนเนอร์ เมื่อเห็นว่าถูกต้อง เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะสลักรายการตรวจสอบพร้อมลงลายมือชื่อ รับรองไว้ในแบบ กศก. ๑๖๕ ก แล้วอนุญาตให้นำเข้าเก็บในเขตถ่ายลำได้

เมื่อเรือหรืออากาศยานลำที่จะรับบรรทุกของถ่ายลำเข้ามาและผู้ขอถ่ายลำได้ยื่นใบขนสินค้าถ่ายลำที่ผ่านการตรวจสอบจากหน่วยงานพิธีการต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำท่าเทียบท่าเรือหรือสนามบินที่รับบรรทุกของถ่ายลำออกไปแล้ว เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะดำเนินการตามข้อ ๒.๖.๒.๒ (๔)

กรณีให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานศุลกากร หรือนายด่านศุลกากรที่นำของถ่ายลำเข้ามา เห็นว่าไม่เป็นกรณีเหตุฉุกเฉินจำเป็น และไม่อนุญาตให้ขนย้ายของถ่ายลำผ่านออกไปยังท่าหรือสนามบินอื่น เพื่อปฏิบัติพิธีการศุลกากรถ่ายลำ ให้ผู้ขอถ่ายลำยื่นคำร้องขอปฏิบัติพิธีการศุลกากรถ่ายลำต่อไป โดยการขอแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับเรือหรืออากาศยาน เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะพิจารณาความผิดโดยผ่อนผันการปรับ

๒.๘ การขนย้ายของถ่ายลำ กรณีเกิดอุบัติเหตุ

กรณีเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุสุดวิสัยใดๆ ที่มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนยานพาหนะหรือภาชนะที่บรรจุสินค้าระหว่างการขนส่งของถ่ายลำ ให้ผู้ขนส่งแจ้งความต่อพนักงานสอบสวนเพื่อให้มีหลักฐานสำหรับนำมาแจ้งต่อสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากรที่ใกล้ที่สุดเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินการตามที่เห็นสมควร

๒.๑๐ การควบคุมการขนย้ายของถ่ายลำ

เพื่อการควบคุมการขนย้ายของถ่ายลำในระหว่างการขนส่ง ให้ถือปฏิบัติดังต่อไปนี้

๒.๑๐.๑ ให้ปิดป้ายแสดงเครื่องหมายของถ่ายลำตามแบบแนบท้ายประกาศ (แบบที่ ๔๕๑) ไว้ที่ยานพาหนะสำหรับใช้ขนส่งของถ่ายลำให้เห็นได้ชัดเจน

๒.๑๐.๒ ในกรณีที่หน่วยงานศุลกากรต้นทาง มีระบบการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเครื่องเอกซเรย์ (X-RAY) หน่วยงานศุลกากรต้นทาง หรือสำนักสืบสวนและปราบปราม จะทำการคัดเลือกตู้คอนเทนเนอร์ที่มีประวัติการกระทำความผิดตามกฎหมายศุลกากรหรือกฎหมายอื่น หรือที่มีปัจจัยความเสี่ยงสูงทำการตรวจเอกซเรย์

๒.๑๐.๓ ในกรณีที่มีการควบคุมการขนย้ายสินค้าด้วยระบบเทคโนโลยีที่กรมศุลกากรจะได้ปรับปรุงหรือพัฒนาเพิ่มขึ้น ให้นำการควบคุมด้วยเทคโนโลยีดังกล่าวมาใช้ในการควบคุมการขนย้ายของถ่ายลำ ตามระเบียบ คำสั่ง หรือตามความเหมาะสมด้วย

๒.๑๑ การตรวจสอบ ตรวจค้นของถ่ายลำ

เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีอำนาจตรวจสอบ ตรวจค้นของที่นำเข้ามาเพื่อการถ่ายลำที่อยู่ในยานพาหนะ ตู้คอนเทนเนอร์ หรือหีบห่ออย่างอื่น ตามที่อธิบดีกำหนด โดยไม่ต้องมีหมายค้น หากมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า

๒.๑๑.๑ ของนั้นเกี่ยวเนื่องหรือมีไว้เพื่อใช้สำหรับการก่อการร้าย

๒.๑๑.๒ ชนิดของของหรือการขนส่ง หรือการขนถ่ายดังกล่าว เป็นไปในทางฝ่าฝืนความมั่นคง สันติภาพ และความปลอดภัยระหว่างประเทศ

๒.๑๑.๓ ของนั้นเป็นของที่มีการแสดงกำเนิดเป็นเท็จหรือเป็นของที่ผิดกฎหมาย
ในกรณีที่มีหลักฐานชัดเจนแจ้งว่าเป็นของตามวรรคหนึ่ง ให้รีบเสี่ยสินค้าโดยไม่ต้องคำนึงว่าบุคคลใดจะต้องรับโทษหรือไม่ และอธิบดีอาจสั่งให้ทำลายเสีย โดยวิธีการที่ปลอดภัยต่อบุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม หรือให้ส่งกลับออกไปโดยพลัน หรืออาจสั่งให้ดำเนินการใดๆ ตามสมควรเพื่อให้เป็นของไร้โทษทุกจริตก็ได้ โดยนายเรือหรือผู้ควบคุมยานพาหนะหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว เป็นผู้เสี่ยค่าใช้จ่ายในการนั้น

๒.๑๒ กรณีการส่งของถ่ายลำกลับไปยังประเทศต้นทางหรือประเทศที่สาม

กรณีของถ่ายลำที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร หากมีความประสงค์จะส่งกลับไปยังประเทศต้นทางหรือประเทศที่สาม ให้ผู้ขอถ่ายลำยื่นคำร้องขอต่อผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากรต้นทางหรือผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากรปลายทาง (แล้วแต่กรณี) เพื่อพิจารณาอนุมัติให้ส่งกลับออกไปนอกราชอาณาจักรตามที่ร้องขอต่อไปได้

๒.๑๓ กรณีไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

กรณีมีเหตุจำเป็นที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดข้างต้นได้และไม่อยู่ในอำนาจการพิจารณาของผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากร ให้ผู้ขอถ่ายลำยื่นคำร้องต่อผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรหรือนายด่านศุลกากร เพื่อเสนอกรมศุลกากรพิจารณาเป็นกรณีเฉพาะราย เว้นแต่ เงื่อนไขตามข้อ ๒.๒.๔ ห้ามมิให้มีการผ่อนผันแต่อย่างใด

๓. บทเฉพาะกาล

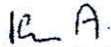
ของถ่ายลำที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรก่อนวันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ และยังไม่ได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ดำเนินการส่งของถ่ายลำนั้นออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน ๙๐ วัน นับตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ หากของถ่ายลำนั้นยังไม่มีคำสั่งออกไปนอกราชอาณาจักร เมื่อครบ

กำหนด ๙๐ วัน นับตั้งแต่วันที่ ๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ แล้ว ให้ถือว่าของถ่ายสำเนาไม่ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไข
ที่อธิบดีกำหนด และให้ดำเนินการกับของถ่ายสำเนาดังกล่าว โดยปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยของตกค้าง

ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๘

ลงชื่อ สมชัย สัจจงพงษ์
(นายสมชัย สัจจงพงษ์)
อธิบดีกรมศุลกากร

สำเนาถูกต้อง



(นางกัญญา อริยัตตรกุล)

ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านกฎหมายและระเบียบพิธีการศุลกากร

**คำร้องขอขนย้ายของถ่ายสำหรือของผ่านแดนจากท่าเทียบท่าเรือที่นำเข้าไปเก็บไว้ที่ท่าเทียบท่าเรืออื่น
เพื่อการถ่ายสำหรือการผ่านแดนออกไป (แนบท้ายประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๖๖-๒๕๕๔)**

เขียนที่.....
วันที่..... เดือน..... พ.ศ.....

เรียน.....

ด้วยบริษัท/ห้าง/ร้าน.....ได้นำสินค้าถ่ายสำหรือผ่านแดนเข้ามาโดยยานพาหนะ.....
เที่ยววันที่..... จำนวน..... ตู้ ตามใบตราส่งเลขที่..... มีความประสงค์จะขนย้ายของถ่ายสำ
หรือผ่านแดนจากท่าเทียบท่าเรือ..... ตามรายละเอียดที่แสดงไว้นี้ เข้าเก็บในเขตถ่ายสำหรือผ่านแดนของ
ท่าเทียบท่าเรือ.....

หมายเลขตู้คอนเทนเนอร์	หมายเลขตรวจตราประทับของบริษัท/ห้าง/ร้าน ตรวจตราตะกั่ว กศก.	ขนาดตู้คอนเทนเนอร์	รายละเอียดสินค้า

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาอนุญาต โดยบริษัท/ห้าง/ร้าน ยินยอมชำระค่าธรรมเนียมตามระเบียบและ
หากเกิดความเสียหายต่อกรมศุลกากร หรือมีภาระค่าภาษีอากรเกิดขึ้น บริษัท/ห้าง/ร้าน ยินยอมชำระตามที่กรมศุลกากร
พิจารณาสั่งการทุกประการ

ขอแสดงความนับถือ

(ลงชื่อ).....
(ประทับตราบริษัท/ห้าง/ร้าน)

หนังสือให้ความยินยอมของผู้ประกอบการทำเนียบท่าเรือที่จะนำของถ่ายลำหรือผ่านแดนไปพักไว้

ข้าพเจ้า..... โฉนดของบริษั/ห้าง/ร้าน.....
 ซึ่งเป็นผู้ประกอบการทำเนียบท่าเรือ..... ยินยอมให้นำของถ่ายลำหรือผ่านแดน
 ดังกล่าวข้างต้นเข้าเก็บไว้ในเขตถ่ายลำหรือผ่านแดนได้

ขอแสดงความนับถือ
 (ลงชื่อ).....
 (ประทับตราบริษัท/ห้าง/ร้าน)

สำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำท่าเรือที่นำเข้า	สำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำท่าเรือ ที่จะถ่ายลำออกหรือผ่านแดนไป
๑. อนุญาต ส่ง.....ดำเนินการ (ลงชื่อ).....	๑. ทราบ ส่ง.....ดำเนินการ (ลงชื่อ).....
๒. ได้ตรวจสอบจำนวนและหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ หมายเลขดวงตราประทับของบริษัทเรือ/หรือดวงตรา ทะกั่ว กศก./หรือแถบเหล็ก (RTC) ตามรายละเอียด ในคำร้อง/หรือเอกสารแนบ พบว่าถูกต้องครบถ้วนและ ให้นำไปเก็บรักษาไว้ในเขตถ่ายลำหรือผ่านแดน ณ ท่า.....แล้ว (ลงชื่อ).....	๒. ได้ตรวจสอบจำนวนและหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ หมายเลข ดวงตราประทับของบริษัท/ห้าง/ร้าน เรือ/หรือดวงตราทะกั่ว กศก./หรือแถบเหล็ก (RTC) ตามรายละเอียดในคำร้อง/หรือ เอกสารแนบ พบว่าถูกต้องครบถ้วนอยู่ในสภาพเรียบร้อยและให้ นำไปเก็บรักษาไว้ในเขตถ่ายลำหรือผ่านแดน แล้ว (ลงชื่อ).....

แบบที่ ๑๑๑๔

ใบแนบ ๕

ท่า
Port of

ใบขนสินค้าถ่ายลำ Transshipment Entry

ต้นฉบับ
original
ใบ
Description

หัตถ์ฉบับที่.....
Recd No.
มัดจำที่.....
Receipt No.

ชื่อยานพาหนะนำของเข้า Name of Import Vehicle	วันมาถึง Date of Arrival	มาจากไหน Where Arrived	ตัวแทน Agent	รายการที่..... Report No.
				ลายเซ็นย่อของพนักงาน Officer's Initials
การตรวจของพนักงาน Officer's Examination	เครื่องหมายและหมายเลข Marks & Nos	จำนวนหีบห่อ No. of packages	ชนิดสินค้า Description of goods	รายการที่..... Report No.

ข้าพเจ้า.....
{

 นายเรือ
Master
or
ตัวแทนนายเรือ
Agent of Master

}
 ที่กล่าวข้างบนนี้
of the above named ship' here

ขอแสดงความว่ารายการที่ยื่นข้างบนนี้เป็นรายการอันครบถ้วน และแท้จริง ข้าพเจ้าขอขึ้นรายการ เพื่อถ่ายลำ
 By declare that particular supplied above are fell and true and I enter the goods to be transshipped
 ไปขึ้นเรือ.....ไป.....
 As board the.....ship.....for.....further
 อีกประการหนึ่ง ข้าพเจ้ารับรองว่าจะจัดหาประกัน โดยที่ทันช่น หรืออย่างอื่น เพื่อการบรรทุกสินค้าที่กล่าวนั้น ลงเรือที่กล่าว
 นั้น
 I hereby undertake to furnish security by bond or otherwise for the due shipment of the said goods upon the said
 หากมิได้กระทำการบรรทุกดังกล่าวแล้ว ก็ให้ริบประกันนั้นเสีย
 Ship, such security to be forfeited in the event of such shipment not being made

.....
อนุญาตให้ถ่ายลำ
Permission to transship granted

.....
นายเรือหรือตัวแทน
Master or Agent

สินค้าที่กล่าวชื่อ ข้างบนนี้ ได้ตรวจและ
 The above named have been examined
 ถ่ายลำเป็นที่พอใจแล้ว
 And transshipped seen on board satisfied

วันที่.....
Date

.....
นายตรวจ
Examining Officer

วันที่.....
Date

ป้ายแสดงเครื่องหมายสินค้าถ่ายสำ/ผ่านแดน (แบบที่ ๔๕๑) ตามประกาศกรมศุลกากร ที่ ๒๖๖/๒๕๕๘

แบบที่ ๔๕๑



สำนักงานศุลกากร/ด่านศุลกากร.....

ของถ่ายสำ/ผ่านแดน

ใบอนุญาตถ่ายสำ/ผ่านแดน เลขที่.....

หนังสือแจ้งตัวแทนเรือหรือผู้ขนส่งต้นทางหรือผู้ปฏิบัติพิธีการถ่ายลำหรือผ่านแดนให้มาปฏิบัติพิธีการ

ที่ กค

สำนัก.....

วันที่...../...../.....

เรื่อง ของค้ำบัญชีเรือ/รถ

เรียน

สิ่งที่ส่งมาด้วย บัญชีของค้ำบัญชีเรือ/รถ เลขที่

ด้วยเรือ/รถ.....เที่ยววันที่...../..... ได้เข้ามาใน

ราชอาณาจักรเป็นระยะเวลา ๒๐ วันแล้ว ปรากฏว่ายังมีของตามรายละเอียดสิ่งที่ส่งมาด้วย ซึ่งอยู่ในอารักขา
ของศุลกากร

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๔
อธิบดีกรมศุลกากรจึงให้บอกกล่าวมายังท่านในฐานะเป็น (ตัวแทนเรือ/ผู้ขนส่งต้นทาง/ผู้ขอจดทะเบียน
ถ่ายลำหรือผ่านแดน) เพื่อมาดำเนินการหรือแจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องมาดำเนินการภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับ
หนังสือฉบับนี้ หากพ้นกำหนดเวลานี้แล้ว ของดังกล่าวจะตกเป็นของตกค้าง และกรมศุลกากรจะดำเนินการ
ตามระเบียบว่าด้วยของตกค้างต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดดำเนินการ

ขอแสดงความนับถือ

(.....)

ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากร/นายด่านศุลกากร.....

ตำแหน่ง.....

โทร.

แบบที่ ๕๔๙

ใบกำกับสินค้า

สำนักงานศุลกากร/ด่านศุลกากร.....

ใบขนสินค้าเลขที่..... วันที่.....

ใบแจ้งการบรรทุกเลขที่..... วันที่.....

ชื่อผู้ทำการขนส่งหรือตัวแทน.....

ชนิดและหมายเลขยานพาหนะ.....

ลำดับที่	เครื่องหมาย	จำนวนหีบห่อ	จำนวนของ	ชนิดของ	หมายเหตุ

ลำดับที่	เครื่องหมาย	วันปล่อยของ	หมายเลขยานพาหนะ	ชื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ตรวจ

ใบแจ้งการบรรทุกที่.....

วันที่..... ท่าหรือที่หรือสนามบินต้นทาง..... ถึง.....
 ของตามใบขนสินค้าผ่านแดน/ถ่ายลำ เลขที่..... ชื่อผู้รับตราส่งปลายทาง.....
 ประเทศปลายทาง..... จำนวนเต็มตามใบขนฯ รวม..... ทับบ่อ
 ได้แบ่งบรรทุกตามใบแจ้งบรรทุกฉบับนี้..... ทับบ่อ โดยยานพาหนะ.....
 หมายเลขยานพาหนะ..... เมื่อวันที่..... ตราตะกั่ว..... ดวง
 เลขที่..... มีรายการดังนี้

ลำดับที่	เครื่องหมาย และเลขหมาย	จำนวนทับบ่อ	ชนิดของ	รายการตรวจ

(ลงชื่อ).....เจ้าหน้าที่ศุลกากร
 (.....)

(ลงชื่อ).....ผู้บังคับบัญชา
 (.....)

หมายเหตุ : เลขที่ใบแจ้งการบรรทุกให้ลำดับแต่ละใบขนฯ ทับบ่อด้วยเลขที่ใบขนสินค้าถ่ายลำหรือผ่านแดน

สัญญาหัตถ์บนนา
(แบบท้ายประกาศกรมศุลกากรที่ ๒๖๖ / ๒๕๕๔)

เขียนที่.....
วันที่..... เดือน..... พ.ศ.....

ข้าพเจ้า.....บริษัท/ห้าง/ร้าน.....
ที่ตั้งเลขที่..... ซอย..... ถนน..... ตำบล.....
อำเภอ..... จังหวัด..... โทรศัพท์.....
ทะเบียนการค้าเลขที่..... ขอทำหัตถ์บนไว้ต่อกรมศุลกากรมีข้อความ ดังต่อไปนี้

๑. ของดังรายการตามคำร้องวันที่..... จำนวน..... หีบห่อ
ที่ข้าพเจ้าได้นำเข้ามาโดยยานพาหนะ..... เมื่อวันที่..... ซึ่งข้าพเจ้าได้ยื่น
ใบขนสินค้าถ่ายลำ (ใบแนบ ๙) ไว้แล้วนั้น ข้าพเจ้ามีความประสงค์จะขอถ่ายลำไปขึ้นยานพาหนะ.....
ซึ่งได้เดินทางเข้ามาเมื่อวันที่..... จอดอยู่ ณ
จะเดินทางออกไป..... ในวันที่.....

๒. ข้าพเจ้าขอรับรองว่า ข้าพเจ้าจะปฏิบัติพิธีการศุลกากร เพื่อดำเนินการถ่ายลำเรือสินค้าจำนวน
ดังกล่าวตามที่ระบุไว้ในข้อ ๑. โดยจะปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับของกรมศุลกากรเกี่ยวกับการถ่ายลำ
ทุกประการ จนกระทั่งได้นำสินค้าจำนวนดังกล่าวออกนอกราชอาณาจักร

๓. หากข้าพเจ้าไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามคำรับรอง หรือปฏิบัติบกพร่องต่อคำรับรองที่ให้ไว้ในข้อ ๒.
ด้วยประการใดๆ ข้าพเจ้ายินยอมให้กรมศุลกากรปรับเป็นจำนวนเงิน บาท
(.....) นอกเหนือจากโทษอื่นที่กฎหมายบัญญัติไว้
เพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญาหัตถ์บนฉบับนี้ จึงลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน

(ลงชื่อ).....ผู้ให้หัตถ์บน
(.....)

(ลงชื่อ).....พยาน
(.....)

(ลงชื่อ).....พยาน
(.....)

บันทึกเจ้าหน้าที่ : ใบขนสินค้าถ่ายลำ (ใบแนบ ๙) เลขที่.....

(ลงชื่อ).....
วัน เดือน ปี

หมายเหตุ จำนวนค่าปรับให้คำนวณตามค่าภาษีอากรของทั้งหมด

๕. สัญญาประกันนี้ ทำขึ้นเมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ.
 และให้มีผลบังคับได้ตลอดไปจนกว่าผู้ให้ประกันจะได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาประกัน หรือธนาคาร
 ผู้ค้ำประกันตาม ข้อ ๔. ได้ชำระหนี้ให้กับกรมศุลกากรแล้ว และกรมศุลกากรได้ยินยอมให้สัญญาประกัน
 สิ้นสุดลงหรือยินยอมให้ยกเลิกสัญญาประกันได้

เพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญาประกันนี้ ผู้ให้ประกันได้ลงลายมือชื่อต่อหน้าพยาน
 และประทับตราของผู้ให้ประกันไว้เป็นสำคัญ

ลงชื่อ.....ผู้ให้สัญญาประกัน
 (.....)

ลงชื่อ.....พยาน
 (.....)

ลงชื่อ.....พยาน
 (.....)

๔๕

สำเนา

หนังสือกระทรวงการต่างประเทศ

ด่วนที่สุด ที่ กต ๐๘๐๕/๕๗๓

ลงวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๗

เรื่อง การผ่านแดนระหว่างประเทศ

ด่วนที่สุด
ที่ กต ๐๔๐๕/ ๕๗๗



กระทรวงการต่างประเทศ
ถนนศรีอยุธยา กทม. ๑๐๕๐๐

๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๗

เรื่อง การผ่านแดนระหว่างประเทศ

เรียน อธิบดีกรมศุลกากร

อ้างถึง หนังสือกรมศุลกากร ด่วนที่สุด ที่ กต ๐๕๐๓/๑๐๔๔ ลงวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๗

ตามหนังสือที่อ้างถึง ขอรหัสกรรมสนธิสัญญาและกฎหมายในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความจำเป็นในการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศในการขนส่งสินค้าผ่านแดนทางบก ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กรรมสนธิสัญญาและกฎหมายพิจารณาแล้ว ขอเรียนดังนี้

๑. การอนุญาตให้ประเทศต่างๆ ขนส่งสินค้าผ่านแดนทางบกของประเทศไทยได้หรือไม่ ขึ้นอยู่กับบทบัญญัติของกฎหมายศุลกากรไทย อย่างไรก็ดี โดยที่ข้อความที่จะเพิ่มเติมในบทนิยามศัพท์ของการผ่านแดนและการถ่ายลำในมาตรา ๒ (๒๔) และ (๒๕) ของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙ ตามลำดับกำหนดให้การผ่านแดนและการถ่ายลำ มีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร การกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดดังกล่าวจะกระทำได้ต่อเมื่อมีการจัดทำความตกลงกับประเทศเจ้าของดินแดนที่จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดนั้น ๆ ตั้งอยู่ ไม่ว่าจะในรูปแบบทวิภาคีหรือพหุภาคี ทั้งนี้ โดยเป็นไปตามหลักการเคารพอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนของรัฐนั้น ๆ ซึ่งหากมีการบัญญัติบทนิยามศัพท์ไว้เพียงเท่าที่ระบุไว้ในข้อ ๑-๒ ของหนังสือที่อ้างถึง ก็จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศเพื่อกำหนดจุดดังกล่าว ซึ่งจะเป็นกรอบในการปฏิบัติพิธีศุลกากรเพื่อการผ่านแดน และการถ่ายลำ โดยจะมีรายละเอียดขั้นตอน กระบวนการต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบการลำแดงสินค้า การจัดทำเอกสารค้าประกัน การจัดทำตราประทับและข้อกำหนดอื่นๆ เกี่ยวกับการขนส่งสินค้า เพื่อให้มั่นใจว่ากระบวนการผ่านแดนและการถ่ายลำจะเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว แต่ไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงในการลักลอบขนของผิดกฎหมายหรือหลีกเลี่ยงการชำระภาษีศุลกากร

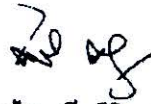
๒. แม้ว่า Specific Annex E ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (The International Convention of the Simplification and Harmonization of

๔๗

Customs Procedures – Revised Kyoto Protocol) จะมีผลผูกพันเฉพาะประเทศที่แสดงการยอมรับภาคผนวกดังกล่าวในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ ตามที่ระบุไว้ในข้อ ๑๒ ของอนุสัญญาฯ¹ แต่หากกรมศุลกากรมีนโยบายให้กฎหมายไทยสอดคล้องกับมาตรฐานที่ทั่วโลกถือปฏิบัติเกี่ยวกับเรื่องการผ่านแดนก็ควรพิจารณาดำเนินการให้สอดคล้องกับที่ Specific Annex E และ Recommended Practice ข้อ ๒๖ ตลอดจน Guidelines to Specific Annex E Chapter 1 Customs Transit ข้อ ๔.๑ กำหนด กล่าวคือ "การศุลกากรผ่านแดนระหว่างประเทศ หมายถึง เมื่อการเคลื่อนย้ายผ่านแดนเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินการศุลกากรผ่านแดนซึ่งมีการผ่านพรมแดนระหว่างประเทศหนึ่งแห่งหรือมากกว่านั้น ตามที่กำหนดไว้ในความตกลงทวิภาคีหรือพหุภาคี ซึ่งความตกลงนี้โดยทั่วไปจะกำหนดรูปแบบการสำแดงสินค้าสำหรับการศุลกากรผ่านแดนและรูปแบบของการค้าประกันที่เป็นที่ยอมรับได้ของประเทศภาคีความตกลงนี้ (เมื่อร้องขอ)"

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นายโกรรวิ ศิริกุล)

รองอธิบดีฯ รักษาการแทน
อธิบดีกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย

กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย

กองสนธิสัญญา

โทร. ๐ ๒๒๐๓ ๕๐๐๐ ต่อ ๑๑๐๗๖

โทรสาร ๐ ๒๖๔๓ ๕๐๒๐

¹ International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (as amended)

Article 12

"Acceptance of the provisions and reservations

...A Contracting Party may accept one or more of the Specific Annexes or one or more of the Chapters therein. A Contracting Party which accepts a Specific Annex or Chapter (s) therein shall be bound by all the Standards therein. A Contracting Party which accepts a Specific Annex or Chapter (s) therein shall be bound by all the Recommended Practices therein unless, at the time of acceptance or at any time thereafter, it notifies the depositary of the Recommended Practice (s) in respect of which it enters reservations, stating the differences existing between the provisions of its national legislation and those of the recommended practice (s) concerned."

รายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบมาตรการผ่านแดน-ถ่ายลำ
ของประเทศต่อการจัดเก็บภาษีสินค้า
ของ

คณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

คณะผู้รับผิดชอบ

**ในการจัดทำรายงานของคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ**

นายกิตติ เจริญรงค์

ผู้อำนวยการสำนักกรรมการ ๑

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

นางสุภาพร วิเชียรเพชร

ผู้ช่วยเลขานุการประจำคณะกรรมการ

นายธนรัฐ แสนแก้ว

นิติกรชำนาญการ

นางสาวอัญชลี วุฒิศิริ

นิติกรปฏิบัติการ

นางสาวมณีนรัตน์ เฟิงไชโย

นิติกรปฏิบัติการ

นางสาวกนิศ สามารถ

วิทยากรปฏิบัติการ

นางสาวศศิกานต์ พรามจร

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

นายมนตรี เศรษฐสุทธิ

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

นายภานุพงศ์ ดีแก้ว

นักวิชาการสนับสนุนงานนิติบัญญัติด้านวิชาการ

นางสาวมารียาน ปาทาน

พนักงานสนับสนุนการประชุม

ฝ่ายเอกสารอ้างอิง

นางสาวลัดดาวัลย์ สมบูรณ์กิจชัย

ผู้บังคับบัญชาในกลุ่มงานบริการเอกสารอ้างอิง

ในการประชุมกรรมการ

นายธนเดช เขตจัตุรัส

นิติกรชำนาญการ

นายคมสัน นิคมนาร์ักษ์

นิติกรปฏิบัติการ

นางอนงค์ โต๊ะประดับ

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นางสาวยุพิน พรพันธ์

เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน

