

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

- กระมล ทองธรรมชาติ. "ปัญหาการเมืองของประเทศที่กำลังพัฒนา", ทฤษฎีและแนวความคิดในการพัฒนาประเทศ, (กรุงเทพฯ : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2515).
- _____. "การวิเคราะห์ระบบการเมือง" วารสารกฎหมาย, ปีที่ 1 ฉบับที่ 1 มกราคม 2517.
- กรีช อัมโภชน. "ความสัมพันธ์ระหว่างกรมศุลกากรและการทำเรื่องแห่งประเทศไทย : ศึกษาเฉพาะกรณีการนำสินค้าเข้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2511).
- กุลชน ธนาพงศ์ธร. "ปัจจัยในการกำหนดนโยบายของรัฐ" ในนโยบายของรัฐ. (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2522).
- กรมศุลกากร ประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ. 2530 แก้ไขเพิ่มเติม มิถุนายน 2533 (กรุงเทพฯ :
- ขจัดภัย บุรุษพัฒน์. ปัญหาชนกลุ่มน้อยในประเทศไทย. (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์รุ่งเรืองธรรม, 2515)
- จรรยา สุภาพ. หลักรัฐศาสตร์ภาคศึกษาศาสตร์, (กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2518),
- _____. ระบบการเมืองเปรียบเทียบและหลักวิเคราะห์การเมืองแผนใหม่. ท.ว.พ. 2519.
- ชัยอนันต์ สมุทวณิช. "ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐ กลุ่มยุทธศาสตร์และประชาชนในกระบวนการพัฒนาสังคมไทย". ใน รัฐกับสังคม : ไตรลักษณ์รัฐไทยในพหุสังคมสยาม. (กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533).
- ชวน สังคหะ, "การบริหารพิธีการนำเข้าทางเรือของกรมศุลกากร" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2512).
- ณรงค์ เพชรประเสริฐ. "สมาคมการค้าและหอการค้าในประเทศไทย" (วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2518).
- ทัศนัย สุวรรณศิลป์. "การก่อตัวและบทบาททางการเมืองของสหภาพแรงงานในประเทศไทย : ศึกษาเฉพาะกรณีสหภาพแรงงานการไฟฟ้านครหลวงระหว่างปี 2515-2519". (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต แผนกวิชาการศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520).

"ที่ระลึก วันสถาปนากรมศิลปากร ครบรอบ 120 ปี 4 กรกฎาคม 2537" (กรุงเทพฯ :
กรมศิลปากร, 2537).

ธวัชชัย วงษ์มณฑล. "การก่อตัวและบทบาทของสภาองค์การลูกจ้างในฐานะกลุ่มผลประโยชน์
ในประเทศไทย : ศึกษาเฉพาะกรณีสภาองค์การลูกจ้างสภาแรงงานแห่งประเทศไทย".
(วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์-
มหาวิทยาลัย, 2523).

บรรพต วีระชัย และ สุขุม นวลสกุล, รัฐศาสตร์ทั่วไป (พระนคร : โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว,
2515).

_____. รัฐศาสตร์ทั่วไป. (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2517).

_____. รัฐศาสตร์ทั่วไป. (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2519).

บุญชู ดิษยวณิช. "การบริหารงานสินค้าขาออกทางเรือ ณ ศุลกสถาน กรุงเทพฯ" (วิทยานิพนธ์
ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2505).

พฤทธิสาม ชุมพล, ม.ร.ว.. ระบบการเมือง : ความรู้เบื้องต้น (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531).

_____. "แนวทฤษฎีในการรวมกลุ่มในสังคมไทย และ "กลุ่มอิทธิพล", วารสารธรรมศาสตร์
ปีที่ 3 เล่มที่ 3 หน้า 136.

ไพบุลย์ วัฒนศิริธรรม. "แนวทางพัฒนาขบวนการ กรอ.. ในนภพร เรื่องสกุล และคณะ
(บรรณาธิการ), แต่อาจารย์ป่วย : การเงินการธนาคารและการดำเนินนโยบาย
เศรษฐกิจของประเทศ. (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2530).

มนตรี เจริญวิทย์การ. กลุ่มอิทธิพลทางเศรษฐกิจในประเทศไทย : ข้อคิดบางประการในแง่
กฎหมาย นโยบายสาธารณะและกระบวนการเมือง.

_____. เอกสารทางวิชาการหมายเลข 23 บทบาทของกลุ่มผลประโยชน์ที่มีต่อรัฐบาล
ระบบราชการ ประชาชน และการพัฒนาประเทศ (กรุงเทพฯ : ศูนย์วิจัยคณะรัฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2528).

_____. สังคมวิทยาการเมือง : การศึกษารัฐศาสตร์แนวกลุ่ม. (2527) (อัสสัมชัญ).

_____. "กลุ่มผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในประเทศไทย" วารสารธรรมศาสตร์ 3
กุมภาพันธ์ 2517.

- มูรธาธีร์ รักชาติเจริญ. "การก่อตัวของพรรคประชาธิปไตยในกระบวนการทางการเมืองไทย", (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525).
- ยุพเรศ มิลลีแกน. "บทบาทของชาวจีนในประเทศไทย". (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต แผนกวิชาการปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2510).
- รังสรรค์ ชนะพรพันธุ์. กระบวนการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจในประเทศไทย : บทวิเคราะห์เชิงประวัติศาสตร์เศรษฐกิจการเมือง พ.ศ. 2475-2530. (กรุงเทพฯ : สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2532).
- สิงห์ พัฒโนทัย, ปทานุกรมศัพท์ทางการเมืองอังกฤษ-ไทย (พระนคร).
- แสวง รัตน์มงคลมาศ. "กลุ่มอิทธิพล : กำเนิด บทบาท ผู้สร้าง และทัศนคติต่อการเปลี่ยนแปลง". ใน ลัทธิการเมือง. ชัยอนันต์ สมุทวณิช และคณะ (บรรณาธิการ). (พระนคร : ไทยวัฒนาพานิช, 2514).
- สมพงษ์ ชูมาก. "กลุ่มอิทธิพลคืออะไร" รัฐศาสตร์นิเทศ กรกฎาคม-กันยายน 2517.
- สุเมธ ไชยหาญ. "ปัญหาการบริหารงานตุลาการ : ศึกษาเฉพาะกรณีการลดขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อส่งเสริมการส่งออก". (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาองค์การและการจัดการ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสุโขทัยวังนันทน์, พ.ศ. 2531).
- สงบ อนันต์กัณฑ์พันธ์. "ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับตัวแหงออกของทางตุลาการ". (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535).
- สุชาติ ศรียาธย. 2536 "กลุ่มผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจไทย : ศึกษากรณีสมาคมการค้าส่งออกที่สำคัญกับบทบาทด้านการค้าระหว่างประเทศ". (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536).
- อภิชัย สรสิริ. "บทบาทของกรรมกรในฐานะกลุ่มผลประโยชน์ในประเทศไทย". (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต แผนกวิชาการปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2518).

ภาษาอังกฤษ

- Arthur F. Bentley. The Process of Government : A Study of Social Pressure. (Illinois, The Principia Press of Illinois, Inc. 1949).
- Anek Laothamatas. Business Associations and the New Political Economy of Thailand : From Bureaucratic Polity of Liberal Corporatism. (Singapore : Institute of Southeast Asian Studies. 1992).
- . "Business and Politics in Thailand : New Patterns of Influence". Asian Survey, 28 (April 1988).
- Charles E. Jacop. Policy and Bureaucracy. (Princeton, N.J. : N.T.D. Van Nostrand Co., 1966).
- David Easton. The Political System. (N.J. : Knopf, 1953).
- David B. Truman. "Group and Society." in George S. Nasanannat and Vernon Martin (eds.) The American Political System. (New York : Charles Scribner's Sons. 1971).
- . The Governmental Process, (New York : Alfred A. Knopf, 1971).
- David B. Truman. The Government Process : Political Interests and Public Opinion. (New York : Alfred A. Knopf, Inc., 1955).
- Daniel J. Elazar. "The States and the Political Setting" in Ira Sharkansky (ed.), Policy Analysis in Political Science (Chicago; Markham Co; 1970).
- Dorwin Cart-Wright and Alwin Zender, (eds.) Group Dynamics. (Illinois : Row, Peterson Company, 1953).
- Gabriel A. Almond & James S. Coleman. (eds.) The Politics of Developing Areas. (Princeton : Princeton University Press, 1960).

- Gabriel A. Almond. Comparative Politic Today. (Canada : Little, Brown and company, 1974). อ้าง N.C. Hunt, "Pressure Group in the U'S'A'" Occidente, 12, (1956).
- Gabriel A. Almond and G. Bingham Powell, Jr., Comparative Politics : Developmental Approach. 4th printing, (Boston : Little Brown & Company, 1966).
- . Comparative Politics : Developmental Approach. 1966.
- . Comparative Politics : A world View. (Boston and Toronto : Little, Brown and Company, 1980).
- G. William Skinner, Chinese Society in Thailand : An Analytical History. (Ithaca New York : Growell University Press, 1957).
- Graham Wooton. Interest Group. (Englewood Cliffs, Prentice Hall, Inc., 1978).
- Harold D. Lasswell and Abraham Kaplan. Power and Society. (New Haven : Yale University Press, 1970).
- H.V. Wiseman. Political Systems : Some Sociological Approaches, (London : Routledge & Kegan Kanl, 1967).
- Ira Sharkansky (ed.). Policy Analysis in Political Science. (Chicago : Markham Publishing Company, 1970).
- International Encyclopedia of the Social Sciences. (New York : The Macmillan, 1968. Volume 7).
- James E. Anderson. Public Policy-Making. (Great Britain : Thomas Nelson and Sons Ltd., 1975).
- Joyce M. Munns, "The Environment, Politics, and Policy Literature : A Critique and Reformulation", The Western Political Quarterly. Vol. 28, No. 4 (December 1975).

- Montri Chenvidyakarn. "Political Control and Economic Influence : A Study of Trade Associations in Thailand". (Ph.D. Dissertation, University of Chicoga, 1979).
- Maurice Duverger. Party Politics and Pressure Group. translated by Robert Wagoner (Sheffield : Nelson's University Paperback, 1972).
- Mancur Olson. The Logic of Collective Action : Public Goods and the Theory of Groups. (Cambridge Massachusetta : Harvard University Press, 1965).
- Robert A Dahl. Phuralist Democracy in the United Stated. (Chicago : Rand Mc. Nally, 1967).
- Robert H. Salisbury. "An Exchang Theory of Interest Groups" Midwest Journal of Political Science. 3 February, 1969.
- Robert Salisbury. "Interest groups : Toward A new Understanding." in Alan J. Cigler and Burdett. A. Loomis (eds.). Interest Groups Politics. (Washington D.C. : CQ. Press, 1983).
- . "An Exchange Theory of Interest Groups" Midwest Journal of Political Science. (February, 1969) p. 1-32 in Norman J. Ornstein and Shirly Elder. Interest Groups, Lokkying and Policy Making. (Washington D.C. : Congressional Quarterly Press. 1978).
- Robert Eyestone. The Threads of Public Policy : A Study in Policy Leadership. (Indianapolis : Bobbs-Merrill, 1971).
- Samuel Huntigton. Political Order in Changing Societies. (New Heaven : Yale University Press, 1908).
- S.E. Finer. "Interest Groups and the Political Progress in Great Britain." in H.W. Ehrmann (ed.) Interest on four Continents. Pittburgh Press, 1958.

- Thomas R. Dye. Understanding Public Policy. (Englewood Cliffs, N.J. : Prentice-Hall Inc., 1972).
- Thomas R. Dye. Understanding Public Policy. 5th edition. (Englewood Cliffs, NJ : Prentice-Hall, Inc., 1984).
- Terry Moe. The Organization of Interests : Incentive and the Internal Dynamics of Political Interest Groups. (London : The University of Chicago Press, 1980).
- V.O. Key. Jr. Politics, Parties, and Pressure Groups. (New York : Thomas Y. Growell Company, 3rd edition, 1955).
- William Kornhauser. The Politics of Mass Society. (Illinois : The Free Press of Glencoe 1959).
- Yehezkel Dror. Public Policymaking Re-examined. (Seranton Penn : Chandler Publishing Co, 1968).

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

วิวัฒนาการของการศัลยกรรม

วิวัฒนาการของการศุลกากรจะขอก้าวตามลำดับดังนี้คือ

1. การศุลกากรอย่างโบราณและ เริ่มการศุลกากรอย่างใหม่
 2. พัฒนาการด้านกฎหมายศุลกากร
 3. พัฒนาการด้านพิกัดอัตราศุลกากร
 4. วิวัฒนาการเกี่ยวกับใบขนสินค้า
1. การศุลกากรอย่างโบราณและ เริ่มการศุลกากรอย่างใหม่¹

1.1 การศุลกากรอย่างโบราณ

การจัดเก็บผลประโยชน์จากการค้าเพื่อเป็นรายได้แผ่นดินในลักษณะที่เป็นภาษีศุลกากรแต่โบราณของไทยนั้นไม่มีหลักฐานแน่ชัดว่ามีวิธีการจัดเก็บอย่างไร และเป็นพิกัดอัตราเท่าใด คงปรากฏแต่พอเป็นแนวศึกษาได้ว่า ในสมัยสุโขทัย มีคำสำหรับเรียกภาษีชนิดหนึ่งซึ่งเก็บจากการนำสัตว์สิ่งของมาจำหน่ายว่า จกอบ และการเก็บภาษีนี้ในช่วงระยะเวลาหนึ่งกรุงสุโขทัยได้มีประกาศยกเว้นแก่ผู้เข้ามาค้าขาย แต่จกอบในสมัยสุโขทัยจะรวมถึงผลประโยชน์ที่เรียกเก็บจากสินค้าเข้าและออกไปยังต่างประเทศด้วยหรือไม่ ไม่ทราบชัด

การจัดเก็บผลประโยชน์จากการค้าเช่นนี้ต่อมาในสมัยอยุธยา มีหลักฐานว่าการเก็บจกอบหรือจังกอบ ใช้รวมทั้งการค้าภายในและต่างประเทศ ทั้งนี้โดยพิจารณาจากสถานที่เก็บจกอบซึ่งเรียกว่า "ขนอน" มีทั้ง ขนอนบก ขนอนน้ำ ขนอนชั้นนอก ขนอนชั้นใน และขนอนตลาด เป็นต้น และยังได้พบว่ามีการจัดเก็บจกอบในอัตรา 10 ซัก 1 ซึ่งมีทั้งเก็บเป็นตัวเงินและเก็บเป็นสิ่งของ

¹ "ที่ระลึก วันสถาปนากรมศุลกากร ครบรอบ 120 ปี 4 กรกฎาคม 2537"

(กรุงเทพฯ : กรมศุลกากร, 2537), หน้า 49-71. (รายละเอียดประวัติกรมศุลกากรโปรดดูใน "ตำนานศุลกากร" ของ พระยาอนุมานราชชน)

และในสมัยอยุธยาเองที่การค้ากับต่างประเทศเจริญก้าวหน้าขึ้นมา ได้เกิดหน่วยงานที่ทำหน้าที่โดยตรงเรียกว่าพระคลังสินค้า ทำการค้าแทนรัฐกับพ่อค้านานาชาติโดยระบบที่เรียกว่า การค้าผูกขาด กล่าวคือ พระคลังสินค้าจะเป็นผู้กำหนดประเภทของสินค้าที่จะเข้ามาซื้อขาย รวมทั้งมีอำนาจสิทธิขาดที่จะเลือกซื้อสินค้าเข้าทั้งปวงก่อน รวมทั้งการขายผลผลิตเพื่อออกไปต่างประเทศ พระคลังสินค้าก็มีอำนาจในการผูกขาดการขายสินค้าบางประเภทที่มีราคาและเป็นของหายากด้วย ซึ่งลักษณะเช่นนี้เป็นวิธีการจัดการรายได้แผ่นดินที่ได้ประโยชน์มากในสมัยอยุธยา

ในส่วนที่เป็นภาษีซึ่งเรียกเก็บจากการค้ากับต่างประเทศมีหลักฐานในแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราชว่ามีการเก็บ 2 อย่างคือ

- (1) จังกอบเรือสินค้า หรือที่เรียกกันว่าค่าปากเรือ เก็บตามพิทักขนาดปากเรือ โดยกำหนดว่า เรือลำใดปากกว้างกว่า 6 ศอก แม้จะยาวไม่ถึง 6 วา เก็บค่าปากเรือลำละ 6 บาท
- (2) จังกอบสินค้า เก็บจากสินค้าทั้งขาเข้าและขาออก จังกอบสินค้านี้เองที่ในสมัยต่อมาก็คือภาษี ซึ่งการเก็บภาษีขาเข้าในสมัยอยุธยามีข้อกำหนดและข้อยกเว้นว่าถ้าเป็นเมืองที่มีทางพระราชไมตรีและไปมาค้าขายไม่ขาดจะเก็บค่าปากเรือ 4 วาขึ้นไปวาละ 12 บาท และเก็บภาษีสินค้า 100 ชัก 3 และสำหรับเรือเมืองอื่นที่ไม่ได้ค้าขายประจำ หรือมีทางพระราชไมตรีต่อกันจะเก็บค่าปากเรือวาละ 20 บาท และเก็บภาษีสินค้า 100 ชัก 5 และหากเรือที่เข้ามาค้าขายมีสินค้าที่ทางการต้องการก็จะยกเว้นภาษีสินค้าเก็บแต่ค่าปากเรือ นอกจากนี้ก็ยังมีข้อยกเว้นพิเศษแก่พ่อค้าบางประเทศ เช่น พ่อค้าชาวฝรั่งเศสซึ่งในรัชกาลสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ได้พระราชทานยกเว้นการเก็บจังกอบหรือภาษีสินค้า ขนอมและฤชา ทั้งปวง ให้แต่เพียงยื่นบัญชีทางว่าสินค้าแก่เจ้าพนักงานทั้งขาเข้าและขาออกเท่านั้น

จังกอบเรือสินค้าและจังกอบสินค้าซึ่งถือได้ว่าเป็นภาษีศุลกากรสมัยอยุธยาเน้นนิษฐานว่า เจ้าหน้าที่จัดเก็บน่าจะ ได้แก่ นายขนอน อยู่ในบังคับบัญชาของเจ้าพระยาพระคลังซึ่งว่าการกรมท่า และในส่วนของภาษีศุลกากรตามหัวเมืองก็อยู่ในหน้าที่ของเจ้าเมืองโดยในแต่ละหัวเมืองจะอยู่ในบังคับบัญชาของสมุหนายก สมุหพระกลาโหม และกรมท่าตามแต่จะเป็นหัวเมืองในส่วนใด

ลักษณะการจัดเก็บผลประโยชน์จากการค้าดังกล่าวนี้ยังคงใช้ต่อมาจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ โดยเฉพาะในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีการเปลี่ยนวิธีการจัดเก็บภาษีอากรให้มีการประมูลผูกขาดกับทางราชการไปจัดเก็บภาษีที่เรียกกันว่าระบบเจ้าภาษีนายอากร พระคลังสินค้าทำหน้าที่เป็นเจ้าจำนวนภาษี เรียกว่า กรมเจ้าจำนวน ขึ้นอยู่กับพระคลังมหาสมบัติ รับผิดชอบจัดการเรื่องภาษีอากร ในระบบการผูกขาดการเก็บภาษี เช่นนี้มีผลกระทบต่อสินค้าขาเข้าและขาออก เพราะเป็นการเก็บซ้ำ จึงกำหนดให้เก็บภาษีขาเข้า แต่เฉพาะภาษีปากเรือ และยกเลิกภาษีขาออก เพราะได้เรียกเก็บจากภาษีผูกขาดแล้ว และใน ส่วนของการค้ากับต่างชาติก็ยังคง เป็นหน้าที่ของพระคลังสินค้าอยู่เช่นเดิม

ในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น ได้เกิดข้อเปลี่ยนแปลงทางการค้ากับต่างประเทศครั้งสำคัญ กล่าวคือ ผู้สำเร็จราชการอินเดียของอังกฤษ ได้ส่งเฮนรี เบอร์นี เข้ามาเจริญพระราชไมตรี และเจรจาขอเปลี่ยนแปลงสัญญาทางการค้า โดยขอให้มีการจัดเก็บภาษีตามขนาดของปากเรือเพียงครั้งเดียว ทั้งนี้โดยแยกประเภทว่าถ้าเป็น เรือบรรทุกสินค้ามาขายให้เรียกเก็บวาละ 1,700 บาท ถ้าเป็นเรือเปล่าเก็บวาละ 1,500 บาท และขอให้ยกเว้นภาษีค่าธรรมเนียมแก่พ่อค้าชาวอังกฤษ แต่ยังคงให้พระคลังสินค้าควบคุมการซื้อ ขายสินค้าต้องห้ามได้ตามธรรมเนียมเดิม จนกระทั่งถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว อังกฤษก็ได้ส่ง เซอร์จอห์น เบาริง เป็นอัครราชทูตเข้ามาทำสนธิสัญญาทางการค้า เมื่อพุทธศักราช 2398 อีกครั้ง

ข้อความในสนธิสัญญาเบาริงที่เกี่ยวกับภาษีศุลกากรก็คือ การให้ ยกเลิกการเก็บค่าธรรมเนียมปากเรือ เปลี่ยนมาเป็นเก็บภาษีสินค้าขาเข้าโดยเรียกเก็บในอัตรา 100 ชัก 3 ซึ่งเรียกกันว่า ภาษีขาเข้าร้อยชักสาม และตามข้อตกลงนี้มีผลกระทบต่อการทำสัญญาทางการค้ากับชาติอื่น ๆ ต่อมาเพราะต่างก็ร้องขอที่จะให้ใช้วิธีการเดียวกับที่ทำสัญญากับ อังกฤษทั้งสิ้น การเปลี่ยนแปลงเช่นนี้ ทำให้รัฐต้องขาดรายได้จากภาษีศุลกากรไปเป็นจำนวนมาก

สำหรับหน่วยงานที่ทำหน้าที่จัดเก็บภาษีอากรก็ยังคงแยกย้ายกันอยู่ตาม กรมต่าง ๆ เช่น ภาษีขาเข้าร้อยชักสามขึ้นกับกรมกลาโหม ภาษีข้าวขาออกขึ้นกรมท่า ภาษีเบ็ด

เสรีจ ซึ่ง เป็นภาษีผูกขาดขึ้นต่อพระคลังสินค้า ส่วนท่าเรือในหัวเมืองขึ้นกรมมหาดไทยและกรม
กลาโหม ฯลฯ เป็นต้น

1.2 เริ่มการศุลกากรอย่างใหม่

ด้วยข้อจำกัดเรื่องการเก็บภาษีขาเข้าขาออก และข้อกำหนดให้
ยกเลิกการค้าผูกขาดโดยพระคลังสินค้าอันเป็นผลมาจากการทำสนธิสัญญาเบาริง เป็นต้นมา
เมื่อรวมกับปัญหาระบบการเก็บระบบเดิมทำให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวต้อง
ทรงปฏิรูประบบการจัดเก็บภาษีอากรใหม่โดยทรงจัดตั้งหอรัษฎากรพิพัฒน์ขึ้น และโปรดให้ตรา
พระราชบัญญัติหอรัษฎากรพิพัฒน์ จ.ศ. 1235 (พ.ศ. 2416) พระราชบัญญัติสำหรับพระคลัง
มหาสมบัติ จ.ศ. 1237 (พ.ศ. 2418) เพื่อรวบรวมเงินรายได้และวางระเบียบการรับส่ง
และการเบิกจ่ายที่เคยกระจายอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ ให้มารวมอยู่ในที่
เดียวกัน

หอรัษฎากรพิพัฒน์ ซึ่งเป็นสำนักงานกลางในการรวบรวมรายได้
ของแผ่นดินที่ตั้งอยู่ในพระบรมมหาราชวังสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ามหามาลา กรม
พระบำราศนราดูร อธิบดีทรงมีอำนาจสิทธิขาดในการจัดเก็บภาษีอากร และเป็นผู้ควบคุม
การปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานและดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติ

ซึ่งอาจถือได้ว่า งานศุลกากรซึ่งทำหน้าที่จัดเก็บภาษีสินค้าขาเข้า
ขาออกเป็นรายได้ของรัฐ กำนัดรัษฎากรพิพัฒน์จะต้องควบคุมจัดการและดูแล กำนัดของหอ
รัษฎากรพิพัฒน์จึงนับเป็นการก่อตั้งกรมศุลกากรด้วย แต่หลักฐานการเรียกชื่อหน่วยงานศุลกากร
ช่วงนี้เป็นต้นไปยังไม่ชัดเจน มีคำเรียกว่ากรมศุลกสถานก็มี กรมศุลกากรก็มี และเรียก
ผู้บัญชาการว่า ผู้บัญชาการภาษีขาเข้าขาออกบ้าง อธิบดีผู้บัญชาการกรมศุลกากรบ้าง ผู้บัญชาการ
กรมศุลกสถานบ้าง ดังนี้ เป็นต้น แต่อย่างไรก็ดี ก็มีหลักฐานว่า ท่านเจ้าพระยาภาสกรวงศ์
(ชุมพร บุณนาศ) เป็นผู้บัญญัติคิดว่า "ศุลกากร" ขึ้นให้ตรงกับคำในภาษาอังกฤษว่า "Customs"
และกรมศุลกากรจะขึ้นอยู่ในกระทรวงใด พระยาอนุমানราชชนผู้เพียรพยายามสอบค้นเพื่อเขียน

"ตำนานศุภการ" ก็สอบค้นไม่ได้ ทราบแต่เพียงว่าใน จ.ศ. 1248 (พ.ศ. 2429) กระทรวง
เกษตรราชการได้บังคับบัญชาโรงภาษีสินค้าเข้าขาออก

อย่างไรก็ตาม เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรง
พระกรุณาโปรดเกล้าฯ ตรารพระราชบัญญัติยกฐานะกรมพระคลังมหาสมบัติขึ้นเป็นกระทรวงเมื่อ
รัตนโกสินทร์ศก 109 (พ.ศ. 2433) นั้น ได้มีข้อกำหนดหน้าที่ของกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ
มีหน้าที่จ่ายและรักษาเงินแผ่นดิน รวมทั้งราชพัสดุทั้งปวง ตลอดจนรักษาพระราชทรัพย์ของแผ่นดิน
ทั้งหมด เก็บและรับผิดชอบเงินภาษีอากรและเงินขึ้นแผ่นดินตลอดพระราชอาณาจักร แบ่งหน่วย
งานออกเป็น 13 กรม มีหน้าที่จำแนกดังนี้

กรมเจ้ากระทรวงใหญ่ 5 กรม

- (1) กรมพระคลังกลาง สำหรับประมาณการรับจ่ายเงินแผ่นดิน
ว่าภาษีอากร และบังคับบัญชาการในกระทรวงพระคลังมหาสมบัติทั้งสิ้น
- (2) กรมสารบาญชี สำหรับรับจ่ายเงินแผ่นดินและถือสารบาญชี
และพระราชทรัพย์ทั้งสิ้น
- (3) กรมตรวจ สำหรับตรวจบัญชี ราคา รายงานการรับจ่าย
เงินแผ่นดินและสรรพราชสมบัติภาษีอากรทั้งสิ้น
- (4) กรมเก็บ สำหรับรักษาพระราชทรัพย์
- (5) กรมพระคลังข้างที่ สำหรับจัดการเงินในพระองค์ของพระบาท
สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

แผนกรมทำการแผ่นดิน 3 กรมคือ

- (1) กรมกษาปณสิทธิการ สำหรับทำเงินตราแผ่นดิน ทำเบี้ยทองแดง
เผาเงิน
- (2) กรมพิมพ์บัตร สำหรับทำเงินกระดาษและตั้งตรา

(3) กรมราชพัสดุ สำหรับจัดการซื้อขายของห้างหลวง และรับจ่าย

ของส่วย

แผนกรมเจ้าจำนวนเก็บเงินภาษีอากร 5 กรม คือ

- (1) กรมส่วย มีหน้าที่เร่งเงินค่าราชการเลข ผูกบั้งเงิน ถือบัญชี
เร่งเงินค่าธรรมเนียมเก็บเงินส่วนพระคลังมหาสมบัติ
- (2) กรมสรรพากร มีหน้าที่เก็บเงินอากรที่เก็บจากให้ใบอนุญาต
มีอากรสุรา อากรฝิ่น อากรบ่อนเบี้ย
- (3) กรมสรรพภาษี มีหน้าที่เก็บเงินภาษีขึ้นในที่เก็บจากการชัก
ภาษี เช่น ภาษีเสา ภาษีตาล เกวียน ฯลฯ
- (4) กรมอากรที่ดิน มีหน้าที่เก็บเงินอากรที่ดิน มีอากรสมพัตสร
อากรค่านา ค่าน้ำ ฯลฯ
- (5) กรมศุลกากร มีหน้าที่เก็บภาษีอากรขาเข้าขาออก ซึ่งเก็บ
จากผู้บรรทุกสินค้าออกไปต่างประเทศและที่บรรทุกเข้ามาขายในประเทศ

สำหรับกรมศุลกากรในช่วงเวลาตามที่มีการแบ่งหน่วยราชการ
ในปีพุทธศักราช 2433 นี้ มีหลักฐานรายนามอธิบดีและเจ้าพนักงานในตำแหน่งต่าง ๆ ของ
กรมดังนี้

กรมศุลกากร	พระยาภาสกรวงศ์
สารวัตรใหญ่	หลวงราชายสาธก
เจ้ากรม	พระมดุงศุลกกฤตย์
ปลัดกรม	หลวงพินิจวิเทศสัมพันธ์
ที่ปรึกษา	นายศิริลเสียม
ผู้จัดการฝ่ายไทย	เจ็สัวลวน
เจ้าพนักงานรับเงิน	โฮวีฮอง

และที่ทำการกรมศุลกากรในช่วงนี้ได้ย้ายจากที่ทำการเดิมที่เรียกกันว่า "โรงภาษี" ปากคลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานให้เป็นสิทธิแก่พระเจ้าลูกเธอพระองค์เจ้าอัคริยาภรณ์ เพื่อทำดีกให้ธนาคารฮ่องกงและ เซี่ยงไฮ้เข้ามาอยู่ที่ทำการกรมศุลกากรในที่ของพระยาอาทรบุรีรักร์ ซึ่งตกเป็นของหลวง เรียกว่า ที่ทำการภาษีร้อยชักสาม และที่บัญชาการภาษีขาเข้าขาออก และต่อมาได้สร้างอาคารที่ทำการใหม่ในที่เดิมเรียกศุลกสถาน นายช่างชาวอิตาลีชื่อมัสเตอร์ กราสตี เป็นผู้ออกแบบรับเหมาก่อสร้างอาคารศุลกสถานแห่งใหม่นี้

ที่ทำการกรมศุลกากรหรือศุลกสถานแห่งนี้พระยาอนุমানราชชนได้เล่าเป็นบันทึกจากความทรงจำไว้ในหนังสือที่ระลึกเปิดตึกที่ทำการศุลกากรใหม่เมื่อ พ.ศ. 2497 มีความละเอียดซึ่งทำให้เห็นภาพการทำงานศุลกากรย้อนไปในอดีตเมื่อราวประมาณกว่า 50 ปีที่ผ่านมาและสมควรนำความมารวบรวมไว้เป็นหลักฐานอีกครั้ง ดังนี้

"ที่ทำการกรมศุลกากรครั้งกระโน้น เรียกในหนังสือทางราชการว่า ศุลกสถาน แต่คนสามัญเรียกว่าโรงภาษีร้อยชักสาม หรือเรียกสั้น ๆ ว่าโรงภาษี ส่วนชาวจีนแต่จิวเรียกว่าฟ้าซิกวน หรือแป๊ะล้นซา ซึ่งเป็นคำแปลความเดียวกัน....

เขตบริเวณกรมศุลกากรสมัยนั้นด้านเหนือมีอยู่เพียงแนวของตัวตึก ด้านขวางยื่นไปทางแม่น้ำ ถัดเหนือขึ้นไปยังเป็นที่ของคนอื่นอยู่คือเป็นที่ของสุเหร่าต่อไปอีกเป็นสถานทูตอเมริกัน แล้วถึงหนทางลงท่าแม่น้ำของวัดม่วงแคถัดไปเป็นสถานทูตอังกฤษ ซึ่งเป็นกรมไปรษณีย์โทรเลขในเวลา... ถ้าท่านผ่านเข้ามายังกรมศุลกากรจะเห็นทางด้านขวา ตอนก่อนจะถึงประตูใหญ่ของสถานทูตฝรั่งเศสเป็นเรือนตึกมีกำแพงกันเป็นบริเวณอยู่ 3 หลัง ซึ่งเป็นเรือนที่พักสารวัตรฝรั่งเศสของกรมศุลกากร ถัดไปทางทิศตะวันตกเป็นตึกแถวชั้นเดียวยกพื้นสูง และหันหน้าตึกไปทางตะวันออก ตึกแถวนี้และห้องไม้ที่อยู่ลึกเข้าไปทางทิศเหนือเป็นโรงพักและที่อยู่ของศุลกากรักษ์ประจำท่าหน้าศุลกสถาน....

ที่ซึ่งเป็นบริเวณกรรมศุลกากรด้านเหนือสุดอยู่ในเวลานี้เดิมเป็นสถานทูตอเมริกัน แต่จริงบริเวณกรรมศุลกากรยังมีตอนริมหน้าต่อไปอีก คือ ส่วนตะวันตกหรือด้านหลังกรมไปรษณีย์และโทรเลขทางริมหน้า เมื่อรัฐบาลซื้อที่สถานทูตอังกฤษเก่าเสร็จแล้ว จึงแบ่งที่ตรงนี้ให้กรมศุลกากร เพื่อขยายเขตท่าสำหรับตรวจและขนสินค้าให้สะดวกยิ่งขึ้น....

ในบริเวณกรรมศุลกากรสมัยโน้นในด้านข้างคือด้านเหนือและด้านใต้ แล้วจึงจะกล่าวถึงด้านหน้าและด้านหลัง ด้านหน้าของศุลกสถานเป็นลานกว้างและเป็นที่แจ้ง เดิมเห็นจะมีเนื้อที่ยื่นออกไปริมแม่น้ำมากกว่านี้ แต่เป็นเพราะอยู่ริมหน้าตอนท้องคั่ง น้ำเซาะตลิ่งพัง เข้ามาทุกที จึงต้องสร้างเป็นเขื่อนคอนกรีตขึ้น ดังที่เป็นอยู่บัดนี้

เมื่อด้านหน้าศุลกสถานเป็นที่กว้าง ถ้ามีเหตุการณ์อะไรทางแม่น้ำ เช่น มีเรือรบต่างประเทศเข้ามาทอดสมออยู่กลางน้ำใกล้ ๆ สถานทูตของเขา หรือจะดูประทีปโคมไฟในกลางคืนวันเฉลิมพระชนมพรรษา เป็นต้น ประชาชนก็ได้อาศัยหน้าศุลกสถานเป็นที่ดู เขาเล่าว่าเมื่อ ร.ศ. 112 เมื่อเรือรบฝรั่งเศสหักด่านปากน้ำหลุดเข้ามาถึงกรุงเทพฯ แล้วก็มาจอดทอดล้าอยู่กลางน้ำหน้าสถานทูตฝรั่งเศส เวลาเย็นมีราษฎรแตกตื่นกันไปดูเรือรบที่หน้าศุลกสถานแน่นขนัด... บัดนี้ท่านก็ได้ทราบรูปร่างหน้าตาของโรงภาษีสมัยนั้น ซึ่งเปรียบได้เท่ากับนางสาวแห่งสังคมในสมัยก่อนหน้าทั้งด้านข้างและด้านหน้าแล้ว...."

ในปี พ.ศ. 2435 ได้มีการปรับปรุงส่วนราชการภายในกระทรวงพระคลังมหาสมบัติอีกครั้ง ซึ่งได้กำหนดให้กรมที่มีหน้าที่จัดเก็บภาษีอากรโดยตรง 3 กรม คือ

(1) กรมสรรพภาษี เก็บภาษีภายในซึ่งเรียกเก็บจากสิ่งของที่นำผ่านด่านต่าง ๆ โดยรัฐพยายามจัดเก็บภาษีอากรเอง งานของกรมสรรพภาษินี้เข้าซ้อนกับงานของกรมศุลกากร ซึ่งต่อไปจะได้มีการนำกรมสรรพภาษินี้ไปไว้กับกรมศุลกากร

(2) กรมสรรพากร เก็บภาษีอากรต่าง ๆ ที่เคยอยู่ในความรับผิดชอบของกรมพระคลังมหาสมบัติและพระคลังสินค้ามาแต่เดิม

(3) กรมศุลกากร เก็บภาษีสินค้าขาเข้าและขาออกจากที่เคยแยกเก็บตามหน่วยงานต่าง ๆ มารวมไว้ในที่เดียวกัน และยังได้มีการให้เก็บภาษีขาเข้าขาออกมารวมอยู่ในกรมศุลกากรในปีนี้ พร้อมกับมีการตราข้อบังคับสำหรับกรมศุลกากร พ.ศ. 2435 เพื่อกำหนดแบบขนบธรรมเนียมในการเก็บภาษีสินค้าขาเข้าและขาออก

และในช่วงระยะเวลา นับแต่บัดนี้ถือว่าเป็นประวัติความก้าวหน้าด้านศุลกากรที่สำคัญอีกช่วงหนึ่ง เพราะได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระวรวงศ์เชอ พระองค์เจ้าพร้อมพงศ์อิธราช แต่ยั้งดำรงพระอิสริยยศหม่อมเจ้ามาทรงรับตำแหน่งอธิบดีกรมศุลกากร ตั้งแต่ พ.ศ. 2436

งานที่ทรงปรับปรุงกรมศุลกากรลำดับแรก คือ การจัดแบ่งส่วนราชการให้เหมาะสมกับการปฏิบัติงานโดยแยกออกเป็น

- (1) กองบัญชาการ
- (2) กองภาษีขาเข้า เจ้าพนักงานเป็นชาวต่างประเทศ หรือมีเชื้อสายเป็นชาวต่างประเทศ มีการทำบัญชีทั้งบัญชีฝรั่ง บัญชีไทย และบัญชีจีนก็มี
- (3) กองภาษีขาออก เจ้าพนักงานเป็นคนไทย มีการจัดบัญชีการทำใบขนสินค้าขาออกเป็นภาษาไทย

จากความแตกต่างในเรื่องการทำบัญชีเป็นภาษาต่าง ๆ นี้ พระองค์เจ้าพร้อมพงศ์อิธราชได้ทรงดำริจะให้เลิกทำบัญชีฝรั่งและบัญชีจีน ให้ทำแต่บัญชีไทยอย่างเดียว แต่ก็ยังติดขัดที่ความเห็นไม่ตรงกับที่ปรึกษากรมศุลกากร ซึ่งเป็นชาวอังกฤษชื่อ นายเดวิด วิลเลียม จึงต้องทรงยินยอมให้ทำบัญชีฝรั่งต่อไป แต่ได้ทรงขอแก้ไขว่า กองใดหัวหน้ากองเป็นชาวต่างประเทศ คือ กองรับเงิน กองภาษีขาเข้า กองตีราคา ทำบัญชีเป็นอักษรอังกฤษ ส่วนกองที่มีหัวหน้าเป็นคนไทย คำนวณกับบัญชีไทย คือ กองภาษีขาออกให้ทำบัญชีเป็นอักษรไทย และให้เลิกการทำบัญชีที่ซ้ำซ้อนกัน

ความก้าวหน้าของกรมศุลกากรในสมัยนี้ อีก ประการหนึ่งตามที่ พระยาอนุমানราชชนเขียนไว้ในตำนานศุลกากร ก็คือ พิธีการตรวจเก็บภาษีศุลกากรให้เป็น ระเบียบ ซึ่งแต่เดิมยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่เคร่งครัด เช่น การตรวจเก็บภาษีขาเข้า เมื่อเริ่มให้ เจ้าพนักงานจัดเก็บแทนระบบภาษีผูกขาด มีวิธีการคือ

"เมื่อเรือได้เข้ามาถึงและยื่นบัญชีที่โรงภาษีแล้ว เจ้าพนักงานที่โรงภาษีก็ ให้ใบอนุญาตแก่ผู้ที่บรรทุกสินค้าเข้ามาให้ไปขนของขึ้นไว้ในโรงของเขา แล้ว เจ้าพนักงานโรงภาษีให้คนมาตรวจดูของและเก็บภาษีภายหลัง..."

ส่วนพิธีการภาษีขาออกก็เป็นอย่างเดียวกัน คือ เมื่อบรรทุกสินค้า ที่ต้องด้วยพิกัดภาษีออกลง เรือแล้วจึงคิดค่าภาษีกัน

การดำเนินการด้านพิธีการตรวจเก็บภาษีศุลกากรขาเข้าและขาออก เช่นนี้ พระองค์เจ้าพร้อมพงศ์ธิดราชได้ทรงแก้ไขเสียใหม่ คือ

"จัดให้เจ้าพนักงานกองภาษีขาเข้าตรวจหนังสือสำคัญต่าง ๆ และคิดเงิน ภาษีขาเข้าและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ จดลงบัญชีไว้แผนกหนึ่ง แล้วจึงส่งใบขน สินค้าไปให้เจ้าพนักงานกองรับเงินตรวจรับเงินไว้ และออกใบเสร็จให้ แล้ว จึงรับสินค้าไปจากความรักษาของกรมศุลกากรได้ ฝ่ายทางกองภาษีขาออกก็จัด การอย่างเดียวกัน ถึงเวลา 3 ล.ท.* เจ้าพนักงานกองรับเงินต้องรวมเงินที่ รับไว้ในวันนั้น นำไปส่งฝากแบงก์ไว้ทั้งหมด ห้ามไม่ให้รักษาตัวเงินไว้ในที่ว่าการทางกองภาษีขาเข้าและขาออกแล้วหยุดทำการติดต่อกับคนภายนอกตั้งแต่ เวลา 15 น. และตรวจสอบบัญชีต่าง ๆ ที่ได้รับเงินไว้ในวันนั้น รวมเข้าเป็น ยอดรายวันนำไปสอบกับบัญชีกองรับเงินและจำนวนเงินที่ได้รับนำฝากแบงก์ให้

*3 ล.ท. กำกับเวลาเหมือนการใช้ในภาษาอังกฤษ หมายถึงหลังเที่ยงคือ เวลา 15.00 น.นั่นเอง เนื่องจากในสมัยนั้นยังได้รับอิทธิพลจากชาวต่างประเทศ ซึ่งรับราชการใน กรมศุลกากร

ถูกต้องตรงกันทุกหน้าที่แล้วจึงจะปิดทำการได้ ส่วนเจ้าพนักงานรักษาการและ
ตรวจการภายนอก ก็จัดให้ออกรักษาการบนเรือสินค้าและไปตรวจการในที่
ต่าง ๆ ไม่ให้รวมกันอยู่ในที่เดียวเหมือนอย่างแต่ก่อน..."

ความก้าวหน้าอันเป็นผลมาจากการปรับปรุงราชการในกรมศุลกากร
นับแต่พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าพร้อมพงศ์อิราษมาทรงรับตำแหน่งอธิบดีนั้น อาจวัดได้จาก เงิน
ภาษีที่สามารถเก็บได้เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2436-2460 นั้นมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นถึง 10 เท่า และ
ยังได้รับความไว้วางพระราชหฤทัยให้ทำหน้าที่จัดเก็บเงินภาษีภายในจากกรมสรรพากร จัดซื้อฝิ่นดิบ
ให้แก่กรมฝิ่นหลวง และเมื่อโปรดให้รวมกรมสุราซึ่งเดิมรวมอยู่ในกรมฝิ่นเปลี่ยนมารวมอยู่ในกรม
ศุลกากรอีกกรมหนึ่งใน พ.ศ. 2454

ถึงแม้กรมศุลกากรจะสามารถเก็บภาษีเป็นเงินรายได้แผ่นดินมากขึ้น
ดังกล่าวแล้วก็ตาม แต่เมื่อเทียบกับรายได้และรายจ่ายทั้งหมดเพื่อนำไปพัฒนาประเทศแล้วก็ยัง
นับว่า ไม่เพียงพอ ทั้งนี้ยังมีสาเหตุจากภายนอก เช่น ปัญหาการค้าตกต่ำทั่วโลก การเปลี่ยน
ระบบมาตรฐานเงินมาเป็นมาตรฐานทองคำ ซึ่งระยะแรกยังมิได้กำหนดอัตราแลกเปลี่ยนที่แน่นอน
โดยเฉพาะการค้ากับต่างประเทศ ระบบภาษีอากร ซึ่งได้แก่ภาษีศุลกากร ที่ยังคงต้องปฏิบัติตาม
ข้อผูกพันในสนธิสัญญาไม่เสมอภาคตั้งแต่ พ.ศ. 2398 เป็นต้นมาทำให้รายได้จากการเก็บภาษี
ศุลกากรมีไม่มากเท่าที่ควร นับแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นต้นมา
จึงได้มีความพยายามที่จะแก้ไขสนธิสัญญาที่ไม่เสมอภาคมาโดยลำดับ และเหตุการณ์สำคัญที่ก่อให้เกิด
เกิดความเปลี่ยนแปลงก็คือ ได้เกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 ขึ้นในทวีปยุโรปตั้งแต่ พ.ศ. 2457-2461
รัฐบาลไทยได้ประกาศสงครามเข้ากับฝ่ายสัมพันธมิตร เมื่อสงครามโลกสิ้นสุดลง ฝ่ายสัมพันธมิตร
ชนะสงครามและมีการตั้งสันนิบาตชาติขึ้น ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกและถือโอกาสร้องขอให้
มีการยกเลิกสัญญาที่ไม่เป็นธรรมแก่ไทยในเรื่องอัตราภาษีศุลกากรร้อยชักสามและเรื่องอื่น ๆ ได้
เป็นผลสำเร็จ

ในครั้งนั้นรัฐบาลไทยได้ร่างกฎหมาย วางระเบียบวิธีการศุลกากร
ขึ้นฉบับหนึ่งส่งไปหารือกับรัฐบาลนานาประเทศที่มีสนธิสัญญาทางพระราชไมตรีทำไว้กับประเทศไทย

เพื่อขอความเห็นชอบ และในที่สุดสามารถตราเป็นพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 ได้สำเร็จเป็นฉบับแรก

หลังจากประเทศไทยสามารถดำเนินการแก้ไขสนธิสัญญาไม่เสมอภาคกับนานาประเทศจนสามารถประกาศพระราชบัญญัติศุลกากรฉบับแรกได้เป็นผลสำเร็จแล้ว ลำดับต่อไปก็คือ การจัดการวางหลักเกณฑ์แบบแผนเกี่ยวกับราชการในารศุลกากร เพื่อให้เป็นมาตรฐานทัดเทียมกับนานาอารยประเทศ ซึ่งบุคคลสำคัญที่มาดำเนินการด้านนี้ได้เป็นผลสำเร็จดียิ่งคือ พระวรวงศ์เธอพระองค์เจ้า วิวัฒนไชย ผู้ทรงดำรงตำแหน่งอธิบดี กรมศุลกากรระหว่าง พ.ศ. 2478-2481

ผลงานที่ทรงปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลง ตลอดจนริเริ่มให้มีขึ้นในราชการกรมศุลกากรที่สำคัญ ได้แก่ ทรงดำเนินการให้ยกเลิกพัสดุศุลกากรอย่างเก่าทั้งหมด เปลี่ยนรูปพัสดุให้เป็นแบบอย่างเหมือนกับในนานาประเทศ ให้มีการแบ่งประเภทสินค้าออกเป็น 198 ประเภท ซึ่งได้มีการประกาศพระราชบัญญัติพัสดุศุลกากรอย่างใหม่ขึ้น นับแต่ปีแรกที่ทรงรับตำแหน่งอธิบดีกรมศุลกากรใน พ.ศ. 2478

และการเปลี่ยนแปลงที่นับเป็นความก้าวหน้าอีกประการหนึ่ง คือ ทรงคาดการณ์ไว้ว่าในอนาคตจะต้องมีการดำเนินงานด้านอากาศยานอย่างแน่นอน จึงได้ทรงเสนอให้พระราชบัญญัติประกาศใช้เพิ่มเติม ให้มีการขนส่งทางอากาศยาน และการนำสินค้าเข้าออกทางบก เป็นผลให้กฎหมายศุลกากรมีความสมบูรณ์สามารถนำไปปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การที่ทรงเปลี่ยนแปลงแก้ไขการปฏิบัติงานและระเบียบแบบแผนอย่างมากมายเช่นนี้ทรงดำเนิงว่า อาจเป็นข้อลำบากในการปฏิบัติ จึงทรงพระดำริให้รวบรวมประมวลคำสั่ง ระเบียบ และกฎหมายต่าง ๆ ที่เจ้าพนักงานศุลกากรต้องปฏิบัติเข้าเป็นหมวดหมู่ขึ้นไว้เป็นคู่มือของข้าราชการ เรียกว่า "ประมวลข้อบังคับศุลกากร พ.ศ. 2481" ซึ่งชาวศุลกากรถือกันว่าเป็นคู่มือที่พิเศษสุด และเป็นมรดกอันล้ำค่าที่ประทานไว้แก่ชาวศุลกากรตราบจนทุกวันนี้

กรมศุลกากรย้ายที่ทำการแห่งใหม่

การเติบโตของการศุลกากรซึ่งเป็นไปตามความเปลี่ยนแปลงของบ้านเมืองและของโลกนั้น เมื่อถึงช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่สองก็ได้เริ่มมีการวางแผนที่จะต้องสร้างสถานที่ทำการแห่งใหม่ให้เหมาะสมกับการทำงานที่ต้องรับผิดชอบมากขึ้น แต่ยังมีทุนได้ดำเนินการก็เกิดสงครามโลกเสียก่อน และมาซื้อที่ดินโครงการใหม่เมื่อประมาณปลาย พ.ศ. 2492 ตามโครงการบูรณะการทำเรือแห่งประเทศไทย ในสมัยที่ ม.จ.วิมวาทิตย์ ระพีพัฒน์ เป็นอธิบดีกรมศุลกากร สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินการสร้างตึกที่ทำการกรมศุลกากรแห่งใหม่ในครั้งนั้น นายจรัส สารนาท อดีตหัวหน้าสาขาทำเรือฯ ได้เขียนประวัติเล่าไว้ในหนังสือที่ระลึกเนื่องในโอกาสเปิดตึกทำการใหม่กรมศุลกากร ปรากฏความตามรายงานที่ผู้อำนวยการสำนักงานทำเรือกรุงเทพฯ กล่าวเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในโอกาสประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์ตึกที่ทำการเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2493 ดังนี้

"ตึกที่ทำการกรมศุลกากร ซึ่งทำการก่อสร้างในบริเวณท่าเรือกรุงเทพฯ นี้ เป็นความประสงค์ของรัฐบาล แต่เดิมมาตั้งแต่ครั้งเริ่มพิจารณาจัดสร้างท่าเรือกรุงเทพฯ ในปี พ.ศ. 2480 รัฐบาลในสมัยนั้นพิจารณาเห็นว่า การดำเนินงานท่าเรือของประเทศไทยเรานั้น รัฐบาลควรจะได้จัดดำเนินการเสียเอง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่เรือสินค้าต่าง ๆ ให้ได้มีที่จอดเรือ ให้ได้มีที่เก็บสินค้า และเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกที่ทันสมัยปลอดภัย และประหยัดเวลา เมื่อได้สำรวจแล้วเห็นว่าท่าบลดลองเตยจึงสมควรที่จะเหมาะสมแก่การสร้างท่าเรือ ฉะนั้นการสร้างท่าเรือกรุงเทพฯ ท่าบลดลองเตยจึงได้เริ่มขึ้น

การดำเนินงานท่าเรือกรุงเทพฯ นี้ กิจการของฝ่ายกรมศุลกากร มีความเกี่ยวข้องอยู่มาก เช่น เมื่อเรือสินค้าได้เข้ามาเทียบท่าทำการขนถ่ายสินค้าแล้ว ภาชีอากรที่พ่อค้าจะต้องเสียตาม พ.ร.บ. ศุลกากรก่อนนำสินค้าออกสู่ท้องตลาด เหล่านี้เป็นหน้าที่ของฝ่ายกรมศุลกากรจะต้องเป็นผู้ควบคุม ตรวจสอบ และเรียกเก็บอากรก่อนทั้งสิ้น ดังนั้นงานท่าเรือจึงสัมพันธ์อยู่กับงานศุลกากรโดยตรง เมื่อมีความสัมพันธ์กันเช่นนี้แล้ว ที่ทำการกรมศุลกากรกับท่าเรือ จึงจำเป็นอย่างยิ่งจะ

ต้องอยู่ในที่แห่งเดียวกัน พวกพ่อค้า เมื่อนำสินค้า เข้าและขนสินค้าออก จะได้รับความสะดวกสบายในการติดต่อเสี่ยอากรสำหรับกิจการค้าในโครงการก่อสร้างท่าเรือกรุงเทพฯ นี้ จึงได้กำหนดบริเวณที่ก่อสร้างตึกที่ทำการกรมศุลกากรไว้ด้วย แต่ก็ยังมีได้ลงมือก่อสร้างแต่ในการครั้งนั้นก็เนื่องจากได้เกิดสงครามโลกครั้งที่แล้วนั้น ทั้งยอดงบประมาณที่จะทำการก่อสร้างจนถึงปี พ.ศ. 2493 จึงได้งบประมาณพอจะก่อสร้างได้ และประจวบกับรัฐบาลได้ออก พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2493 ให้เรือสินค้าทุกลำเข้ามาจอดเทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ที่ตั้งของกรมศุลกากรจึงต้องรีบจัดสร้างขึ้น

สำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ในฐานะผู้ดำเนินงานได้ออกแบบและจัดการประกวดราคาก่อสร้างเมื่อ 31 สิงหาคม 2493 และได้ปฏิบัติงานสืบเนื่องมาถึงเดือนธันวาคม 2493 ก็ได้ทำสัญญาจ้างองค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก ผู้ชนะการประกวดราคาให้เป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง...ในตึกที่แบ่งห้องทำงานแต่ละส่วนอย่างทันสมัยทุกประการ และเมื่อสร้างเสร็จเรียบร้อยก็จะได้มอบให้เป็นสถานที่ทำการของกรมศุลกากรต่อไป"

ในที่สุดตึกที่ทำการกรมศุลกากรแห่งใหม่ก็ก่อสร้างแล้วเสร็จ มีพิธีเปิดเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2497 และตึกที่ทำการนี้ก็ยังคงใช้เป็นสถานที่ปฏิบัติงานของกรมศุลกากรสืบมาจนปัจจุบัน

ในส่วนของ การปรับปรุงจัดวางระเบียบราชการกรมศุลกากรนับแต่ปี พ.ศ. 2497 หลังจากที่ได้เปิดที่ทำการใหม่เป็นต้นมา ได้มีการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เหมาะสมในการปฏิบัติราชการตามลำดับ ปราบกฏหลักฐานตามพระราชกฤษฎีกา ฉบับต่าง ๆ ดังนี้²

(1) พระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบกรมในกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ พุทธศักราช 2476 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2476)

² "ครบรอบ 120 ปี กรมศุลกากร", อ้างแล้ว, หน้า 64-75.

(2) พระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการสำนักงานและกรม
ในกระทรวงการคลัง พุทธศักราช 2476 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 30 มกราคม
พ.ศ. 2476)*

(3) พระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการกรมศุลกากรใน
กระทรวงการคลัง พุทธศักราช 2485 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 59 ตอนที่ 18
ลงวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2485)

(4) พระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการกรมศุลกากรใน
กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2492 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 66 ตอนที่ 33 ลงวันที่
21 มิถุนายน พ.ศ. 2492)

(5) พระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการกรมศุลกากรใน
กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2495 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 69 ตอนที่ 49 ลงวันที่
12 สิงหาคม พ.ศ. 2495)

(6) พระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการกรมศุลกากรใน
กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2497 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 71 ตอนที่ 88 ลงวันที่
31 ธันวาคม พ.ศ. 2497)

(7) พระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการกรมศุลกากรใน
กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2499 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 73 ตอนที่ 23 ลงวันที่
20 มีนาคม พ.ศ. 2499)

(8) พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร กระทรวง
การคลัง พ.ศ. 2505 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 79 ตอนที่ 53 ลงวันที่ 13
มิถุนายน พ.ศ. 2505)

(9) พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร กระทรวง
การคลัง พ.ศ. 2516 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 90 ตอนที่ 164 ลงวันที่ 15
ธันวาคม พ.ศ. 2516)

* ขณะนั้นขึ้นปีใหม่เดือนเมษายน ฉะนั้นเดือนมกราคมจึงเป็นปลายปี พ.ศ. 2476.

(10) พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2523 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 97 ตอนที่ 174 ลงวันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2523)

(11) พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2516 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 100 ตอนที่ 185 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2526)

(12) พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2532 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 106 ตอนที่ 114 ลงวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2532)

(13) พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2533 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 107 ตอนที่ 253 ลงวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2533)

(14) พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2536 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 110 ตอนที่ 129 ลงวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2536)

(15) พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2538 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 32 ก ลงวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2538) และยังคงใช้อยู่ในปัจจุบัน

โดยพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2538 มาตรา 4 ได้กำหนดให้กรมศุลกากรกระทรวงการคลัง มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร กฎหมายว่าด้วยพิธีการศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(2) สืบสวน ป้องกัน และปราบปรามการลักลอบ และหลีกเลี่ยงภาษีอากรในทางศุลกากร

ทางภาษีอากร

(3) ดำเนินการเกี่ยวกับการส่งเสริมการส่งออก โดยมาตรการ

(4) เสนอแนะนโยบายการจัดเก็บภาษีอากรในทางศุลกากร

ต่อกระทรวง

(5) ปฏิบัติการอื่นใดตามกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของ

กรมหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

และแบ่งส่วนราชการตามมาตรา 5 ดังนี้ [การแบ่งส่วนราชการ
ดังนี้ ยังใช้อยู่ในปัจจุบัน (สิงหาคม 2539) ส่วนอักษรย่อในวงเล็บ กรมศุลกากรกำหนดใช้ใน
ราชการกรมศุลกากร]

1. สำนักงานเลขานุการกรม (สลช.)
2. กองคลัง (กคลัง.)
3. กองการเจ้าหน้าที่ (กจท.)
4. กองฝึกอบรม (กฝอ.)
5. สำนักกฎหมาย (สกม.)
6. สำนักงานศุลกากรกรุงเทพ (สทท.)
7. สำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพ (สอຍ.)
8. สำนักงานศุลกากรนำเข้าท่าเรือกรุงเทพ (สนช.)
- 9-13 สำนักงานศุลกากรภาคที่ 1-5 (ศภ.1-ศภ.5)
14. สำนักงานศุลกากรส่งออกท่าเรือกรุงเทพ (สสอ.)
15. สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ (สทส.)
16. สำนักแผนภาษี (สพภ.)
17. สำนักมาตรฐานศุลกากร (สมศ.)
18. สำนักสืบสวนและปราบปราม (สสป.)

และมาตรา 6 ได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการกรมศุลกากร

กระทรวงการคลัง ไว้ดังนี้

1. สำนักงานเลขานุการกรม มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับราชการทั่วไปของกรมและราชการที่ได้แยกให้เป็นหน้าที่ของกองหรือส่วนราชการใดโดยเฉพาะ อำนาจหน้าที่ดังกล่าวให้รวมถึง

- ก. ปฏิบัติงานสารบรรณของกรม
- ข. ดำเนินการเกี่ยวกับงานช่วยอำนวยความสะดวก และงาน

เลขานุการของกรม

- ค. ประชาสัมพันธ์ และ เผยแพร่กิจกรรมและผลงานของกรม
- ง. ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดทำบัตรสำหรับผ่านพิธีการศุลกากร และทะเบียนประวัติของผู้นำเข้า หรือผู้ส่งออก และตัวแทนของผู้นำเข้าหรือส่งออก
- จ. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

2. กองคลัง มีอำนาจหน้าที่

- ก. ดำเนินการเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี การงบประมาณ การพัสดุ อาคารสถานที่ และยานพาหนะของกรมที่ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของสำนักงานศุลกากรภาค
- ข. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

3. กองการเจ้าหน้าที่ มีอำนาจหน้าที่

- ก. จัดระบบงานและดำเนินการบริหารงานบุคคลของกรมที่เดิมได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของสำนักงานศุลกากรภาค
- ข. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

4. กองฝึกอบรม มีอำนาจหน้าที่

- ก. ดำเนินการเกี่ยวกับการฝึกอบรม และพัฒนาข้าราชการ และลูกจ้างของกรม ตลอดจนบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องกับงานด้านภาษีอากรในทางศุลกากร
- ข. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

5. สำนักกฎหมาย มีอำนาจหน้าที่

- ก. ดำเนินการด้านกฎหมายตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร กฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติม และปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรให้สอดคล้องกับนโยบายการจัดเก็บภาษีและระบบการค้าสากล
- ข. ดำเนินการเกี่ยวกับงานนิติกรรมและสัญญา งานเกี่ยวกับความรับผิดชอบในทางแพ่ง และงานคดีที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรมที่มีได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของสำนักงานศุลกากรกรุงเทพ สำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพ สำนักงานศุลกากรนำเข้าท่าเรือกรุงเทพ สำนักงานศุลกากรภาคที่ 1-5 หรือสำนักงานศุลกากรส่งออกท่าเรือกรุงเทพ
- ค. สนับสนุนและให้คำปรึกษาด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับศุลกากร
- ง. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

6. สำนักงานศุลกากรกรุงเทพ มีอำนาจหน้าที่

- ก. ดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การจัดเก็บภาษีอากร และรายได้อื่น การควบคุมยานพาหนะและสินค้า และการตรวจปล่อยสินค้าที่นำเข้าหรือส่งออก สินค้าถ่ายลำ และสินค้าผ่านแดนในเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบ
- ข. ดำเนินการเกี่ยวกับคดีทางศุลกากรที่อยู่ในความรับผิดชอบ

- ค. ดำเนินการเกี่ยวกับของกลางและของตกค้างที่อยู่ในความ
รับผิดชอบ
- ง. ดำเนินการเกี่ยวกับการคืนภาษีอากรและการชดเชยค่า
ภาษีอากรที่อยู่ในความรับผิดชอบ
- จ. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงาน
อื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

7. สำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพ มีอำนาจหน้าที่

- ก. ดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การจัดเก็บ
ภาษีอากรและรายได้อื่น การควบคุมยานพาหนะและสินค้า และการตรวจปล่อยสินค้าที่นำเข้าหรือ
ส่งออก สินค้าถ่ายลำ และสินค้าผ่านแดนทางท่าอากาศยานกรุงเทพ
- ข. ดำเนินการเกี่ยวกับคดีทางศุลกากรที่อยู่ในความรับผิดชอบ
- ค. ดำเนินการเกี่ยวกับของกลางและของตกค้างที่อยู่ในความ
รับผิดชอบ
- ง. ดำเนินการเกี่ยวกับการคืนภาษีอากรและการชดเชยค่า
ภาษีอากรที่อยู่ในความรับผิดชอบ
- จ. สืบสวน ป้องกัน และปราบปรามการกระทำผิดกฎหมาย
ว่าด้วยศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องในบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ
- ฉ. ดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมร้านค้าปลอดอากร คลัง
เสรีเขต ทัณฑ์บน และศูนย์ซ่อมเครื่องบิน
- ช. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงาน
อื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

8. สำนักงานศุลกากรนำเข้าท่าเรือกรุงเทพ มีอำนาจหน้าที่

- ก. ดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การจัดเก็บภาษี และรายได้อื่น การควบคุมยานพาหนะและสินค้า และการตรวจปล่อยสินค้าที่นำเข้ามา สินค้าถ่ายลำ และสินค้าผ่านแดนทางท่าเรือกรุงเทพ
- ข. ดำเนินการเกี่ยวกับคดีทางศุลกากรที่อยู่ในความรับผิดชอบ
- ค. ดำเนินการเกี่ยวกับของกลางและของตกค้างที่อยู่ในความรับผิดชอบ
- ง. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

9-13 สำนักงานศุลกากรภาคที่ 1-5 มีอำนาจหน้าที่

- ก. ดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การจัดเก็บภาษีอากร และรายได้อื่น การควบคุมยานพาหนะและสินค้า และการตรวจปล่อยสินค้าที่นำเข้ามาหรือส่งออก สินค้าถ่ายลำ และสินค้าผ่านแดนในเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบ
- ข. ดำเนินการเกี่ยวกับคดีทางศุลกากรที่อยู่ในความรับผิดชอบ
- ค. ดำเนินการเกี่ยวกับของกลางและของตกค้างที่อยู่ในความรับผิดชอบ
- ง. ดำเนินการเกี่ยวกับการคืนภาษีอากรและการชดเชยค่าภาษีอากรที่อยู่ในความรับผิดชอบ
- จ. สืบสวน ป้องกัน และปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องในเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบ
- ฉ. ดำเนินการบริหารงานบุคคล การเงิน การบัญชี และการพัสดุของสำนักงานศุลกากรภาค
- ช. วางแผนและประเมินผลการปฏิบัติงานของสำนักงานศุลกากรภาค

ช. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงาน
อื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

14. สำนักงานศิลปากรส่งออกท่าเรือกรุงเทพ มีอำนาจหน้าที่

ก. ดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การจัดเก็บ
ภาษี และรายได้อื่น การควบคุมยานพาหนะและสินค้า และการตรวจปล่อยสินค้าที่ส่งออก และสินค้า
ถ่ายลำทางท่าเรือกรุงเทพ

ข. ดำเนินการเกี่ยวกับคดีทางศุลกากรที่อยู่ในความรับผิดชอบ

ค. ดำเนินการเกี่ยวกับของกลางที่อยู่ในความรับผิดชอบ

ง. ดำเนินการเกี่ยวกับการคืนภาษีอากรและการชดเชยค่า
ภาษีอากรที่อยู่ในความรับผิดชอบ

จ. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงาน
อื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

15. สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ มีอำนาจหน้าที่

ก. วางและพัฒนาระบบงานคอมพิวเตอร์ของกรม

ข. เป็นศูนย์กลางเครือข่ายข้อมูลสารสนเทศในทางศุลกากร

ค. ให้การสนับสนุนทางวิชาการแก่หน่วยงานของกรมที่ปฏิบัติ
งานด้วยคอมพิวเตอร์

ง. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงาน
อื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

16. สำนักแผนภาษี มีอำนาจหน้าที่

ก. เสนอแนะนโยบายและกำหนดเป้าหมายด้านภาษีอากรใน
ทางศุลกากร รวมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติงานของกรม

อัตราศุลกากร

ข. ดำเนินการเกี่ยวกับการแก้ไขปรับปรุงโครงสร้างพิศัด

ค. ประสานงานด้านการศุลกากรระหว่างประเทศ

ง. ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานด้านภาษีอากรใน

ทางศุลกากร

จ. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงาน

อื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

17. สำนักมาตรฐานศุลกากร มีอำนาจหน้าที่

ก. ดำเนินการเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานระบบงานศุลกากร

ข. เป็นหน่วยงานกลางด้านวิชาการเกี่ยวกับมาตรฐานระบบ

งานศุลกากร รวมทั้งให้คำปรึกษา แนะนำ และแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับระบบงานศุลกากร

ค. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงาน

อื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

18. สำนักสืบสวนและปราบปราม มีอำนาจหน้าที่

ก. สืบสวน ป้องกัน และปราบปรามการกระทำผิดกฎหมาย

ว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

ข. ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบเอกสารภายหลัง

การผ่านพิธีการศุลกากร

ค. ดำเนินการเกี่ยวกับของกลางที่เกี่ยวกับการกระทำ

ความผิดทางศุลกากร

ง. เป็นศูนย์กลางการสื่อสารและโทรคมนาคมของกรม

จ. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงาน

อื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

2. พัฒนาการด้านกฎหมายศุลกากร³

การพัฒนากฎหมายศุลกากรนี้ มีความเป็นมาโดยย่อว่า การจัดเก็บผลประโยชน์ของแผ่นดินคงจะมีมานานแล้ว เพราะเมื่อเกิดเป็นบ้านเป็นเมืองขึ้น ก็จะต้องมีการสัญจรไปมาของบุคคลซึ่งเป็นเรื่องธรรมดาที่จะต้องมีคนนำสินค้าและสิ่งของเข้ามาแลกเปลี่ยนหรือจำหน่าย และนำออกไปแลกเปลี่ยนหรือจำหน่ายยังบ้านเมืองอื่น ๆ การปฏิบัติดังกล่าวนี้จำเป็นอยู่เองที่จะต้องมีการเรียกเก็บผลประโยชน์จากการกระทำเช่นนั้น จำนวนมากน้อยเท่าไรก็แล้วแต่ความเจริญของบ้านเมือง ในระยะต้นการจัดเก็บรายได้คงจะเป็นไปอย่างง่าย ๆ ไม่มีระเบียบข้อบังคับที่สลับซับซ้อนมากมาย ดังเช่นในปัจจุบันนี้ หลักฐานเก่าที่สุดเท่าที่พบในศิลาจารึกพ่อขุนรามคำแหง ซึ่งมีอายุประมาณ 700 ปี กล่าวถึงเรื่องภาษีไว้ตอนหนึ่งว่า

"เมื่อชั่วพ่อขุนรามคำแหงเมืองสุโขทัยนี้ดี ในน้ำมีปลา ในนามีข้าว
เจ้าเมืองบ่เอาจอบในไพร่ลู่ทาง เพื่อนจูงวัวไปค้า ชีมีาไปขาย ใครจัก
ใครค้าช้างค้า ใครจักใครค้าม้า ค้า ใครจักใครค้าเงินค้ำทองค้ำ..."

"เมื่อชั่วพ่อขุนรามคำแหงเมืองสุโขทัยนี้ดี ในน้ำมีปลา ในนามีข้าว
เจ้าเมืองบ่เอาจอบในไพร่ลู่ทาง เพื่อนจูงวัวไปค้า ชีมีาไปขาย
ใครจักใครค้าช้างค้า ใครจักใครค้าม้า ค้า ใครจักใครค้าเงินค้ำ
ทองค้ำ..."

ดังนี้ แสดงว่ากรุงสุโขทัยสมัยพ่อขุนรามคำแหงมีชาวปลาอาหารอุดมสมบูรณ์ ใครจะไปมาค้าขายก็ได้ เจ้าเมืองไม่เก็บ จกอบแก่ราษฎรเลย คำว่า "จกอบ" เป็นภาษาเขมร หมายความว่าภาษีชนิดหนึ่ง เรียกเก็บแก่สัตว์และสิ่งของซึ่งนำเข้ามาจำหน่าย

ตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา เป็นราชธานี สินค้าที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ มีธรรมเนียมที่ต้องเสียจกอบหรือภาษีขา เข้าในอัคราร้อยละสามหรือร้อยชั่งห้า สุดแต่ว่าจะ

³"ครบรอบ 120 ปี กรมศุลกากร", อ่างแล้ว หน้า 167-169.

เป็นเรือของประเทศที่เป็นไมตรีกันหรือที่เดินทางเข้ามาชั่วคราว เนื่องจากการจัดเก็บรายได้อะไรหรือการจัดเก็บภาษีของไทยยังไม่มียาระเบียบข้อบังคับที่แน่นอนและชัดเจน จึงทำให้เกิดปัญหาอยู่เนือง ๆ สำหรับสมัยกรุงธนบุรีการภาษีอากรทั้งปวงคงถือแบบธรรมเนียมสมัยกรุงศรีอยุธยา เนื่องจากบ้านเมืองอยู่ในภาวะการสงคราม ราษฎรยังขาดแคลน การจัดเก็บภาษีไม่สามารถทำได้อย่างเคร่งครัด

ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ การติดต่อค้าขายกับต่างประเทศ มีมากขึ้น จนถึงสมัยของพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย รัชกาลที่ 2 รัฐบาลมีความจำเป็นต้องใช้เงินจำนวนมากเพื่อบำรุงประเทศและซื้อเครื่องศาสตราวุธไว้ใช้ป้องกันประเทศทั้งจากพม่าและญวน จึงต้องเพิ่มอัตราการจัดเก็บจกอบสินค้าเป็นร้อยชักแปด ส่วนจกอบที่จัดเก็บจากสินค้าขาออกก็เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน และการจัดเก็บภาษีเช่นนี้ไม่เป็นไปตามระเบียบหลักเกณฑ์ของนานาอารยประเทศ ต่อมาในแผ่นดินพระที่นั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 ได้ตั้งอากรเพิ่มขึ้นหลายประเภทและเปลี่ยนแปลงวิธีจัดเก็บโดยให้เอกชนประมูลผูกขาดเรียกว่า "เจ้าภาษี" จนกระทั่ง พ.ศ. 2369 ได้มีการลงนามในสัญญาเบอร์นี จัดเก็บอากรจากคำปากเรืออังกฤษเห็นว่าไทยผูกขาดสินค้าหลายประเภท จึงแก้ไขสัญญาให้เป็นประโยชน์ของอังกฤษในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 รัฐบาลอังกฤษได้ส่งเซอร์ จอห์น บาวริง (Sir John Bowring) ผู้ว่าราชการเมืองฮ่องกง เข้ามาขอทำสัญญาทางไมตรีและพาณิชย์กับไทย เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2398 และทำความตกลงเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2399 สนธิสัญญาฉบับดังกล่าวมีข้อตกลงในเรื่องภาษีอากรว่า คนในบังคับอังกฤษจะต้องเสียภาษีศุลกากรสินค้าขาเข้าในอัตราร้อยชักสามและเสียภาษีศุลกากรสินค้าขาออกตามพิกัตอันกำหนดตายตัวในภาคผนวกต่อท้ายสัญญา เมื่ออังกฤษทำสำเร็จ สหรัฐอเมริกาและฝรั่งเศส ก็ขอทำสนธิสัญญาทางไมตรีและพาณิชย์กับไทยบ้าง ภายหลังประเทศในยุโรปต่างพากันขอทำสนธิสัญญาดังกล่าวเช่นกัน ซึ่งมีผลเสียหายกับไทยเป็นอันมาก แต่ต้องตกอยู่ในภาวะจำยอม เพราะประเทศเหล่านี้มีอำนาจทางการทหารและยกเอาข้อบังคับของไทยที่ไม่เป็นหลักเกณฑ์มาอ้างอ้าง

เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เสด็จเถลิงถวัลยราชสมบัติ ในวันที่พฤหัสบดีที่ 1 ตุลาคม 2411 ประเทศไทยเริ่มเข้าสู่ยุคความเจริญตามแบบประเทศตะวันตกมากขึ้น ได้ทรงตราพระราชบัญญัติสำหรับหอรัษฎากรพิพัฒน์ พ.ศ. 2416 ทรงตราพระราช

บัญญัติกรมพระคลังมหาสมบัติ พ.ศ. 2418 ต่อมา ในปี พ.ศ. 2433 ทรงตราพระราชบัญญัติ
 พระธรรมนูญการปกครองแผ่นดิน และพระราชบัญญัติพระธรรมนูญหน้าที่ราชการในกระทรวงพระคลัง
 มหาสมบัติ กำหนดให้กระทรวงพระคลังมหาสมบัติมีหน้าที่สำหรับรับ สำหรับจ่ายและรักษาเงินแผ่นดิน
 ทั้งสรรพราชสมบัติที่สุดทั้งปวงกับถือใบอนุญาตพระราชทรัพย์สำหรับแผ่นดินทั้งสิ้น และเก็บภาษีอากรเงินขึ้น
 แผ่นดินตลอดทั้งพระราชอาณาจักร ซึ่งกรมศุลกากรเป็นส่วนราชการแผนกหนึ่งของกระทรวงพระคลัง
 มหาสมบัติ สำหรับเก็บเงินภาษีอากรเข้าและขออกราชการกรมศุลกากรจึงมีความเจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้น
 และรัฐบาลได้ว่าจ้างชาวต่างประเทศหลายคนเป็นพนักงานกรมศุลกากร ในสมัยที่กรมศุลกากรมี
 พระวรวงศ์เธอพระองค์เจ้าพร้อมพงษ์ธิดาช เป็นอธิบดี ได้มีบุคคลสำคัญคนหนึ่งที่มีบทบาทเกี่ยวข้องกับ
 กับพัฒนาการด้านกฎหมายศุลกากร คือ ม.ร.วิลเลียม นันท์ (MR. Willian Nuns) เข้ารับหน้าที่
 เป็นที่ปรึกษากฎหมายศุลกากร (เริ่มเข้ารับราชการเมื่อ 16 มีนาคม 2451 ถึงวันที่ 19 พฤศจิกายน
 2499) ในช่วงเวลานั้น รัฐบาลพยายามแก้ไขสนธิสัญญาทางไมตรีและพาณิชย์ที่ทำกับประเทศต่าง ๆ
 ซึ่งเห็นว่าไม่มีความเสมอภาคมาโดยลำดับ ในปี พ.ศ. 2452 กรมศุลกากรโดยที่ปรึกษากฎหมายศุลกากร
 ม.ร.วิลเลียม นันท์ ได้ร่างข้อบังคับการค้าและศุลกากร (Trade and Customs Regulations)
 ขึ้นตามหลักกฎหมายอังกฤษที่ชื่อว่า Customs Consolidation Act 1879 และรัฐบาลไทยได้
 ส่งร่างข้อบังคับการค้าและการศุลกากรดังกล่าว [Draft of Proposed Trade and Customs
 Regulations for the Kingdom of Siam, R.S. 128 (1909)] ไปหารือกับรัฐบาลนานา
 ประเทศที่มีสนธิสัญญาทางไมตรีและพาณิชย์กับไทยเพื่อขอความเห็นชอบ การพิจารณาร่างข้อบังคับ
 การค้าและการศุลกากรฉบับดังกล่าว ได้ยืดเยื้อมาเป็นเวลานาน 14 ปี จนล่วงเลยมาถึงรัชสมัย
 ของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ได้เกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 ขึ้นในทวีป
 ยุโรป (ระหว่าง พ.ศ. 2457 ถึง พ.ศ. 2461) ประเทศไทยได้ประกาศสงครามเข้ากับฝ่าย
 สัมพันธมิตร เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2460 การประกาศสงครามดังกล่าว เป็นประโยชน์
 อย่างยิ่งต่อประเทศไทย กล่าวคือ เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 1 สิ้นสุดลงในปี พ.ศ. 2461 ฝ่าย
 สัมพันธมิตรชนะสงครามและตั้งองค์การสันนิบาตชาติขึ้น ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกในฐานะ
 ผู้ชนะสงครามจึงขอร้องนานาชาติให้พิจารณายกเลิกสนธิสัญญาที่ไม่เป็นธรรมแก่ประเทศไทยใน
 เรื่องอื่น ๆ (เกี่ยวกับสิทธิสภาพนอกอาณาเขต) รวมทั้งเรื่องอัตราร้อยละสาม รัฐบาลสหรัฐ
 อเมริกาได้สนับสนุนและยอมตกลงด้วยดี ทั้งนี้เพราะรัฐบาลไทยได้แต่งตั้ง ดร.ฟรานซิส บี. แซร์
 (DR. Francis B. Sayre บุตรเขยของวูด โรเวลสัน ประธานาธิบดีแห่งสหรัฐอเมริกาซึ่งต่อมา
 ได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็น พระยาภิบาลยาฉิมไมตรี) ที่ปรึกษากระทรวงการต่างประเทศไป

เจรจาประเทศต่าง ๆ มีผลให้มีการผ่อนคลายข้อผูกพันต่าง ๆ ลงเป็นอันมากโดยเฉพาะสห
 ด้านภาษีศุลกากร การเจรจาแก้ไขสนธิสัญญาทางไมตรีและพาณิชย์และ เรื่องการจัดเก็บภาษี
 ศุลกากรดังกล่าว ทำให้ร่างข้อตกลงทางการค้าและการศุลกากรได้รับความเห็นชอบจากนานา
 ประเทศโดยได้มีการปรับปรุงแก้ไขจนสำเร็จสมบูรณ์และประกาศใช้ได้ เรียกว่า "พระราชบัญญัติ
 ศุลกากร พ.ศ. 2469" ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 43 หน้า 214 วันที่ 13 สิงหาคม
 พ.ศ. 2469 อันเป็นรากฐานแห่งกฎหมายศุลกากรและระเบียบพิธีการศุลกากร และใช้ถือปฏิบัติ
 สืบต่อมาจนทุกวันนี้ โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมขึ้นอีกบ้างตามความจำเป็นและความเหมาะสมกับสภาพ
 ความเปลี่ยนแปลงตามยุคตามสมัยตลอดมา

ปัจจุบันกฎหมายศุลกากร อันได้แก่ตัวบทที่กำหนดอำนาจหน้าที่ของศุลกากร
 และความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและการส่งออก รวมทั้งของผ่านแดนและ
 หลักปฏิบัติทั่วไปตลอดจนฐานความผิดและโทษต่าง ๆ ประกอบด้วย พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.
 2469 อันเป็นแม่บทใหญ่ของกฎหมายศุลกากร และพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม 4 ฉบับ ตามลำดับ
 ประกาศคณะปฏิวัติในรูปแบบของกฎหมายศุลกากร จำนวนทั้งสิ้น 16 ฉบับ

1. พระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469
2. พระราชบัญญัติศุลกากร แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 1) พุทธศักราช 2471
3. พระราชบัญญัติศุลกากร แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พุทธศักราช 2472
4. พระราชบัญญัติศุลกากร แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พุทธศักราช 2474
5. พระราชบัญญัติศุลกากร แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 4) พุทธศักราช 2475
6. พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 6)* พุทธศักราช 2479
7. พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พุทธศักราช 2480
8. พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 8) พุทธศักราช 2480

*ที่ไม่มีพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 5) เพราะพระราชบัญญัติศุลกากรฉบับต่อจาก
 พระราชบัญญัติศุลกากร แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 4) พุทธศักราช 2475 ไม่ถือว่าเป็นการแก้ไข
 เพิ่มเติม แต่นับเป็นพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 6) เรียงตามลำดับ ที่เริ่มต้นจากพระราช
 บัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 ที่ถือว่าเป็นฉบับแรก

9. พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พุทธศักราช 2482
10. พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 10) พุทธศักราช 2483
11. พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 11) พุทธศักราช 2490
12. พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 12) พุทธศักราช 2497
13. พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 13) พุทธศักราช 2499
14. ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 329 ลงวันที่ 13 ธันวาคม 2515
15. พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 พ.ศ. 2528
16. พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 14) พุทธศักราช 2534

การบังคับใช้กฎหมายศุลกากร และระเบียบพิธีการศุลกากรได้พัฒนามาโดยลำดับ เริ่มตั้งแต่การค้นพบหลักฐานสำคัญของคิตาจารย์พ่อขุนรามคำแหง สมัยสุโขทัยเป็นต้นมา ทำให้ทราบได้ว่าในอดีตนั้น การจัดการเกี่ยวกับข้อบังคับ และระเบียบเกี่ยวกับการไปมาค้าขาย กับต่างบ้านต่างเมือง เป็นไปตามสภาพความเจริญของบ้านเมือง ยังยึดถือขนบธรรมเนียมประเพณี เป็นแนวปฏิบัติมีเป็นลายลักษณ์อักษรสำหรับจะอ้างอิงได้ เป็นส่วนน้อย ทำให้บางเรื่องและบางโอกาส เกิดความสับสนและความไม่เป็นที่พอใจของชาวต่างประเทศที่เดินทางไปมาค้าขายกับไทย ซึ่งมีกฎระเบียบที่แน่นอน ในที่สุดชาวตะวันตกก็ใช้อำนาจอิทธิพลบีบบังคับขอทำสนธิสัญญาทางไมตรีและพาณิชย์รวมทั้งสิทธิสภาพนอกอาณาเขตอื่น ๆ ซึ่งประเทศไทยต้องตกอยู่ในภาวะจำยอม ทำให้สูญเสียผลประโยชน์ของชาติไปเป็นอันมาก จนกระทั่งได้มีการร่างข้อตกลงการค้าและการศุลกากร เมื่อพุทธศักราช 2452 และปรับปรุงจนเป็นพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 ที่นับว่าเป็นแม่บทของกฎหมายศุลกากรในปัจจุบัน ซึ่งเป็นรูปแบบบทบัญญัติที่เป็นลายลักษณ์อักษร มีความชัดเจนแน่นอน สำหรับการที่จะต้องปฏิบัติหรือตรวจการปฏิบัติเกี่ยวกับกิจการศุลกากร และนานาชาติของประเทศ ให้การยอมรับนับถือ นอกจากนี้ จะเห็นว่าการตราพระราชบัญญัติศุลกากรฉบับต่อ ๆ มาจะเป็นไปตามสภาพความเจริญของบ้านเมืองที่การติดต่อค้าขายขยายตัวออกไปสู่ต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการเข้ามาลงทุนภายในประเทศ นอกจากนี้กฎหมายศุลกากรยังเป็นต้นแบบและแนวทางของกฎหมายอื่น ๆ อีกหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 เป็นต้น เมื่อตรวจสอบกฎหมายศุลกากรจะพบว่าหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติศุลกากรฉบับนั้น ๆ จะมีเหตุผลและความจำเป็นในการต้องบัญญัติขึ้นไว้ ซึ่งถือว่าเป็นเจตนารมณ์ของบทบัญญัติ

แห่งกฎหมาย ประการสำคัญกฎหมายศุลกากรทุกฉบับมิใช่มีแค่บังคับให้กระทำการหรืองดเว้น การกระทำอันเป็นฐานความผิดหรือบทลงโทษ แต่ทว่ามีบทบัญญัติที่สนับสนุนการส่งออก และความ เจริญก้าวหน้าทางภาคเศรษฐกิจส่วนรวมของประเทศชาติ ดังจะเห็นได้จากบทบัญญัติเกี่ยวกับการ จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทต่าง ๆ รวมทั้งการนำของเข้ามาแล้วส่งกลับออกไปยังเมือง ต่างประเทศ หรือส่งกลับไปเป็นของใช้สิ้นเปลืองในเรือเดินทางไปเมืองต่างประเทศ ซึ่งเป็น เหตุให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าและอากรขาออก ได้รับคืนเงินอากรขาเข้ารวมตลอดถึงระเบียบ พิธีการศุลกากรอันทันสมัยที่จัดทำเป็นระเบียบปฏิบัติศุลกากร ตามที่อธิบดีใช้อำนาจตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 ออกเป็นข้อบังคับสำหรับกรมตามที่เห็นว่าจำเป็น เพื่อดำเนินกิจการให้เป็นไปโดยเรียบร้อย และบังคับการให้เป็นไปตามนั้น นับได้ว่า เป็นบทบัญญัติที่ ทันสมัยอยู่เสมอ เพราะอธิบดีสามารถออกกฎระเบียบให้เกิดความยืดหยุ่นแก่การค้าระหว่างประเทศ สะดวกแก่ภาคเอกชนและส่งผลถึงการจัดเก็บรายได้ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อนำเงินภาษี อากรมาบริหารประเทศชาติให้มีความเจริญก้าวหน้าโดยส่วนรวม แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายจะหยุด อยู่กับที่ไม่ได้ เป็นที่แน่นอนว่าในอนาคตยังจะต้องมีการปรับปรุงกฎหมายศุลกากรให้ก้าวหน้าทันสมัย อยู่เสมอ เพื่อรองรับความเจริญเติบโตของเศรษฐกิจโลกต่อไป

3. พัฒนาการด้าน "พิกัดอัตราศุลกากร"⁴

คำว่า "พิกัดอัตราศุลกากร" หมายถึง อัตราที่กำหนดโดยกฎหมายให้จัดเก็บ ภาษีอากร สำหรับสินค้าขาเข้าและสินค้าขาออก

พิกัดอัตราศุลกากรของไทยที่ปรากฏเป็นลายลักษณ์อักษรสามารถอ้างอิงยึดถือ ได้ว่าน่าจะเป็นฉบับแรกนั้น ได้แก่ พิกัดอัตราศุลกากรตามสัญญา จ.ศ. 1217 ซึ่งใช้เมื่อ จ.ศ. 1218 (พ.ศ. 2399) เป็นเครื่องมือในการจัดเก็บภาษีอากรในเวลาต่อมา

เพื่อสะดวกในการศึกษา ผู้ศึกษาจึงจะขอแบ่งยุคตามโครงสร้างของพิกัด อัตราศุลกากรเพื่อจะได้ศึกษาวิธีการ นโยบาย ในแต่ละสมัย ซึ่งสามารถสะท้อนให้เห็นสภาพเศรษฐกิจ

⁴"ครอบรอบ 120 ปี กรมศุลกากร", อ้างแล้ว หน้า 171-179.

ของไทยในยุคนั้น ๆ ด้วย ดังนั้นก่อนที่จะมีพระราชบัญญัติพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2469 ประเทศไทยมีการจัดเก็บภาษีอย่างไรนั้น จะถือว่าเป็นยุคแรกกฎหมายพิกัดอัตราศุลกากรซึ่งมีระหว่าง พ.ศ. 2469-2478 จะถือว่าเป็นยุคที่ 2 และกฎหมายพิกัดอัตราศุลกากร ซึ่งใช้ระหว่างปี พ.ศ. 2478-2503 เป็นยุคที่ 3

ใน พ.ศ. 2503 มีพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรได้ปรับปรุงโครงสร้างดั้งเดิมมาใช้ระบบการจำแนกสินค้าซึ่งเรียกระบบ CCN (Customs Cooperation Council Nomenclature) ได้เปลี่ยนแปลงเพิ่มเติมใหม่ในปี 2530 จึงถือว่ากฎหมายพิกัดอัตราศุลกากรระหว่างปี พ.ศ. 2503-2530 เป็นยุคที่ 4

สำหรับในปัจจุบันนี้ ได้ใช้พิกัดอัตราศุลกากรระบบฮาร์โมนิซ์ (Harmonized System) ตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ซึ่งถือว่าเป็น ระบบสากลที่กำหนดประเภทสินค้าค่อนข้างละเอียด กฎหมายพิกัดอัตราศุลกากรฉบับนี้ได้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีสามารถลดอัตราอากร ยกเว้นอากรสำหรับของใด ๆ หรือเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มขึ้นไม่เกินร้อยละ 50 ของอัตราเดิมได้ ดังนั้นในปัจจุบันนี้ การแก้ไขเพิ่มเติมของอัตราอากรจึงเป็นในรูปแบบประกาศกระทรวงการคลัง

3.1 พิกัดอัตราศุลกากรยุคแรก (ก่อน พ.ศ. 2469)

(1) สมัยสุโขทัย

มีคนจำนวนมากมักกล่าวอ้างหลักฐานจารึกที่บ้านเมือง บ่อเอา จกอบ หรือจะบอกว่าบ้านเมืองในสมัยพ่อขุนรามคำแหงไม่เก็บภาษีอากรใครจะค้าขายอะไรก็ได้ แล้วจะวิเคราะห์ต่อไปว่าถ้าเช่นนั้น ก่อนหน้านั้นน่าจะมีการจัดเก็บภาษีอากร มายกเลิกสมัยพ่อขุนรามคำแหง แล้วก็สรุปว่าการศุลกากรมีมาตั้งแต่สมัยนั้นแล้ว อย่างไรก็ตามหลักฐานเกี่ยวกับอัตราการจัดเก็บภาษีอากรหรือวิธีการจัดเก็บภาษีอากรไม่ปรากฏเป็นหลักฐานอ้างอิงได้

(2) สมัยกรุงศรีอยุธยา

ประโยชน์และรายได้ของรัฐบาลในสมัยอยุธยาคือ การเกณฑ์แรงงานไพร่ การค้าโดยพระคลังสินค้าและการเก็บส่วยสาอากร ซึ่งประกอบด้วย จกอบ อากรส่วย และ ฤชา "จกอบ" เป็นการเก็บชักรส่วนจากสินค้าหรือเก็บเป็นเงินตามขนาดพาหนะที่ขนส่งสินค้า เช่น เรือ เกวียน เมื่อผ่านขนอนทางบกหรือทางน้ำ

กฎหมายลักษณะอาญาหลวง ออกในปี พ.ศ. 1895 ได้กล่าวว่

"นายขนอนธนบุรี ขอนนน้ำ ขอนนบกแห่งใด ๆ ในพระนครศรีอยุธยา จะเก็บจกอบในสำเภานาวา เรือใหญ่หรือน้อยก็ดี ทนบกหนเกวียน ทนทางอัน จะเข้าถึงขนอนใน ท่านให้นับสิ่งของจนถึงลับ ถ้าได้ลับไซริ์ท่านจึงให้เอาจกอบนั้นหนึ่ง ถ้ามีถึงลับไซริ์ ท่านมิให้เอาจกอบนั้นเลย ถ้าผู้ใดเก็บท่านให้โทษเอาหนึ่งเป็นสองและให้ตีด้วยไม้หวาย 15 ที ถ้าแลผู้ใดลักลอบเอาส่วนสิ่งของอันจะเป็นจกอบนั้นชุ่มซ่อนหนีไป นายขนอนจับไซริ์ให้เอาผู้หนีใส่ชื่อไว้ และให้โทษจกอบอันหนึ่งเป็นสี่"

สำหรับเรือต่างประเทศนั้น ยังมีคำภาษีปากเรือวาละบาท ต่อมาในรัชกาลสมเด็จพระนารายณ์ได้ตั้งกฎเกณฑ์ใหม่ ถ้าเรือกว้างกว่า 6 ศอกเก็บสำละ 6 บาท ให้ตั้งด่านเก็บภาษีตั้งแต่ชัยนาทลงมา จนถึงระยะกรุงศรีอยุธยาตอนปลาย

และจากหนังสือคำให้การของชาวกรุงเก่าให้ข้อมูลว่า ถ้าเป็นเมืองมีทางพระราชไมตรีและไปมาค้าขายไม่ขาดนั้นแล้ว เก็บตามราคาสินค้าขาเข้า 100 ชก 3 คำปากเรือกว้างตั้งแต่ 4 วาขึ้นไป เก็บวาละ 12 บาท ถ้าเป็นเมืองอื่นเก็บภาษีอัตรา 100 ละ 5 คำปากเรือวาละ 20 บาท ถ้าสินค้าที่นำเข้ามาเป็นของที่ต้องพระราชประสงค์ไม่เก็บภาษีสินค้า เก็บแต่คำปากเรือเท่านั้น

จังกอบหรือจกอบ ก็คือภาษีศุลกากรในปัจจุบันนี้ การศึกษาจาก
ข้อความดังกล่าวจึงพบว่า การลักลอบและหลีกเลี่ยงหนีศุลกากรให้ปรับสี่เท่าของอากรที่ขาดไปมีมา
ตั้งแต่ พ.ศ. 1895 คือ ตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานีตามที่ได้ยกอ้างแล้วข้างต้น

(3) สมัยกรุงธนบุรี

หลังจากกรุงศรีอยุธยาได้ล่มสลายลง พระเจ้ากรุงธนบุรีได้
ปราบดาภิเษกขึ้นปกครองแผ่นดินเมื่อ พ.ศ. 2311 เป็นระยะที่ชาติประสพวิกฤตการณ์ทั้งด้าน
เศรษฐกิจและการเมือง ขาดแคลนอาหารอย่างรุนแรง ต่อมาเมื่อเหตุการณ์ลดความรุนแรงลง
ได้โปรดฯ ให้ส่งบุคคลซึ่งไว้วางพระราชหฤทัยออกไปครองเมืองสำคัญเป็นบริเวณ มีความอุดม-
สมบูรณ์ สามารถหาส่วยอากรได้มาก หรือเป็นเมืองท่าติดต่อค้าขายกับต่างประเทศเพื่อหารายได้
ส่งมาบำรุงฐานะทางเศรษฐกิจในส่วนกลาง อย่างไรก็ตามการภาษีอากรยังคงระบบที่เคยเป็น
มาแต่ครั้งกรุงเก่า แต่อาจผ่อนคลายความเข้มงวดลง เพราะราษฎรยังเพิ่งสร้างตัวขึ้นใหม่

(4) สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น

เมื่อพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก สถาปนากรุงเทพฯ
ขึ้นแล้วทรงพยายามที่จะรื้อฟื้นบ้านเมืองขึ้นใหม่ การจะอาศัยภาษีอากรจากการเกษตรกรรมตาม
ประเพณีย่อมไม่เป็นการเพียงพอ จึงต้องใช้การค้าต่างประเทศเข้ามาช่วย ในช่วงปลายรัชสมัยที่
2 ประเทศคู่ค้ากับไทยรายใหญ่ที่สุดยังคงเป็นประเทศจีน สินค้าหลักสำคัญได้แก่ ข้าว น้ำตาล และ
สินค้าพื้นเมืองต่าง ๆ สินค้าทางด้านเกษตรกรรมที่ได้รับส่งเสริมยังมีพริกไทยกับยาสูบ การลงทุน
อีกด้านหนึ่งที่รัฐบาลส่งเสริมคือ การทำเหมืองแร่ดีบุก เมื่อเหตุผลแวดล้อมเปลี่ยนไปนโยบายผูก
ขาดสินค้าจึงเริ่มเบาบางลง ระบบการค้าเสรีเริ่มก่อตั้งขึ้น

ตามที่ค้นพบหลักฐานเกี่ยวกับวิธีการจัดเก็บภาษีอากร ในสมัย
รัตนโกสินทร์ตอนต้น พอสรุปได้ว่า

เมื่อเรือกำปั่นทอดสมอ เรียบร้อย นายเรือต้องยื่นบัญชีสินค้าเรือและให้ชันทอนขึ้นไว้บนบ้านพระคลัง ทั้งนี้เพื่อทางราชการจะได้ไปตรวจเลือกซื้อเสียก่อน เสร็จแล้วจึงจะอนุญาตให้ซื้อขายกันตามธรรมดา ได้ส่วนสินค้าขาออกจะต้องให้พระคลังขายสินค้า ซึ่งเรือต้องการเสียก่อน แล้วจึงจะรับซื้อสินค้าจากคนอื่นได้

ค่าปากเรือและค่าภาษีที่จะต้องเสียให้แก่หลวงคือ เรือกำปั่นใบสามเสาเสียตามขนาดกว้างของเรือวาระ 80 บาท ถ้าเป็นเรือสองเสาเสียกึ่งอัตรา พักัดอัตราภาษีขาเข้า คิดร้อยละ 8 แต่สินค้ามาเรือของชาติโบตุเกส ได้ลดอัตราภาษีขาเข้าลงร้อยละ 2 คงเป็นเพียงร้อยละ 6 เท่านั้น พักัดอัตราภาษีขาออก กำหนดเป็นอัตราตายตัวตามจำนวนแล้ว แต่ชนิดสินค้า เช่น น้ำตาล อัตราค่าภาษีหาบละสองสลึง เป็นต้น

เรื่องการเก็บภาษีศุลกากร มีเรื่องหยุดหยิกกระหองระแหงในระหว่างเจ้าพนักงานกับพ่อค้านายเรือเสมอ เป็นต้นว่าสินค้าขาเข้าที่หลวงรับซื้อไว้ก็ให้ราคาถูก แต่สินค้าที่หลวงขายให้คิดราคาแพง และว่าวิธีการอย่างนี้ ไม่ใช่จะมีขึ้นในสมัยนั้น คงเป็นประเพณีสืบมาแต่ก่อนหน้าแล้ว จนถึง พ.ศ. 2364 อังกฤษแต่งให้ดอกเตอร์จอห์นรอเฟ็ด เป็นทูตเข้ามาเจริญทางพระราชไมตรี เพื่อเจรจาขอลดหย่อนวิธีเก็บภาษีอากรของไทยในบางประการ เช่น วิธีที่มีเจ้าพนักงานลงไปตรวจเลือกซื้อสิ่งของที่ต้องพระราชประสงค์หรือต้องการใช้ในราชการ ไม่ยอมให้ขายแก่ผู้อื่น และวิธีการขายสินค้าบางอย่างเป็นของหลวงโดยห้ามมิให้ผู้อื่นขายสินค้า

พักัดอัตราและวิธีการศุลกากรที่จัดทำกันอยู่ในสมัยนั้น และวิธีการผูกขาดของรัฐบาลยังเรียกเก็บจากสินค้าเข้าและออกและค่าภาษีปากเรือ ภาษีขาเข้านั้น ถ้าเป็นสินค้าบรรทุกมากับเรือฝรั่งเจ้าพนักงานตีราคาสินค้าทั้งหมดแล้ว เรียกเก็บภาษีตามราคาเป็นส่วนใหญ่ ส่วนภาษีปากเรือ มีอัตราหลายอัตรา แล้วแต่เรือที่เข้ามาเป็นของประเทศไหน และทำการค้าขายกับเมืองใด ถ้าเป็นการค้าตรงจากเมืองจีนซึ่งพ่อค้าในกรุงเทพฯ เป็นผู้แต่งเรือไปค้าก็ไม่เรียกเก็บภาษีจากสินค้าหรือภาษีปากเรือ เรือสำเภาค้าขายกับเกาะไหหลำและเป็นเรือของชาวเกาะนั้นโดยตรง เสียค่าปากเรือตามที่กำหนดไว้ ถ้าเป็นเรือฝรั่งเสียตามอัตราสองเท่าของเรือที่กล่าว เป็นต้น

พ.ศ. 2369 ในรัชกาลที่ 3 ผู้สำเร็จราชการอินเดียของอังกฤษ แต่งให้นายร้อยเอกเฮนรีเป็นทูตเข้ามาเพื่อเจรจากับไทยด้วยเรื่องการเมืองการค้าขายบางประการ ไทยได้ตกลงทำสัญญากับอังกฤษครั้งนั้น มีข้อสำคัญคือ ยอมให้ไทยเก็บค่าปากเรือซึ่งบรรทุกสินค้าเข้ามาขายตามขนาดกว้างของเรือคิดเป็นวาละ 1,700 บาท ถ้าเป็นเรือเปล่าบรรทุกแต่อับเฉาเข้ามาหาซื้อสินค้าเก็บวาละ 1,500 บาท เมื่อได้เก็บค่าปากเรือเช่นนี้แล้ว ไทยจะไม่เก็บภาษีอากรอย่างอื่นจากสินค้าที่บรรทุกเข้ามาและออกไป พ.ศ. 2375 ประธานาธิบดีประเทศสหรัฐอเมริกา แต่งให้นายเอเดมันด์รอปเปิดเป็นทูตเข้ามาเจริญทางพระราชไมตรีเป็นครั้งแรก ก็ได้ทำสัญญาการค้าขายเป็นลักษณะคล้ายคลึงกันกับสัญญาที่ไทยได้ทำไว้กับอังกฤษ

เมื่อ พ.ศ. 2398 เป็นปีที่ 5 ในรัชกาลที่ 4 พระเจ้าแผ่นดินอังกฤษทรงแต่งให้เซอร์ยอนเบาริง เป็นอัครราชทูตเข้ามาเจริญทางพระราชไมตรี เพื่อจะขอทำหนังสือสัญญา

การทำสัญญาทางพระราชไมตรีในครั้งนั้น ทหารายละ เฮียดศึกษาได้ในหนังสือสัญญา "เบาริง" ซึ่งได้เซ็นสัญญาเมื่อวันที่ 8 เมษายน 2398 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2399 ซึ่งต่อมาได้มีประเทศอื่นเข้ามาทำสนธิสัญญากับไทยในลักษณะเดียวกันเป็นลำดับ ในสนธิสัญญาที่กล่าวนี้ กล่าวถึงการเก็บภาษีอากรเกี่ยวกับการเก็บภาษีอากรจากสินค้าขาเข้าขาออก ดังนั้นจึงได้เปลี่ยนวิธีการจัดเก็บภาษีอากรจากวิธีเก่า ซึ่งทำอย่างง่าย ๆ ตามใจของพนักงานและเจ้าภาษีนายอากร มาเป็นแบบแผนอย่างใหม่

พิกัดอัตราภาษีศุลกากรตามสัญญา (Customs Tariff) จ.ศ. 1217 (พ.ศ. 2398) ซึ่งใช้บังคับเมื่อปี พ.ศ. 2399 ได้ปรับปรุงโครงสร้างการจัดเก็บภาษีศุลกากรใหม่ โดยจัดเก็บตามราคา ตามสภาพ กำหนดให้เก็บภาษีนำเข้าภาษีขาออก การยกเว้นอากร การคืนอากร และการห้ามการกักตุน สรุปลงได้ดังนี้

อัตราอากาศเข้า

- เปียร์, ไลน์ เก็บริ้อยละ 8
- เครื่องต้มมีแอลกอฮอล์ 25 และต่ำกว่า เก็บริ้อยละ

0.40 ที่เกินกว่า 25 เก็บริ้อยละ 0.016 ต่อลิตร

- สิ้นค้าอื่น ๆ เก็บริ้อยละ 3

อัตราอากาศออก

ให้ชำระอากาศเมื่อมีการส่งออก อัตราอากาศส่วนใหญ่เก็บตามสภาพเพื่อให้เห็นสภาพเศรษฐกิจของไทยในสมัยนั้น จึงขอยกตัวอย่างสิ้นค้าขาออกที่เก็บภาษีขาออกบางอย่างมาให้ทราบดังนี้

รงนก, ปลิงทะเล, ช้าง, หูลลาม, ยางไม้, กาวทำจากหนังสือ, หนังสือ, งาช้าง, กระดองเต่า, นอแรด, ม้าและลูกม้า, หนังสือ, ไม้ Agilla, ข้าว, ฯลฯ เฉพาะรงนกกับเขากวางอ่อนเก็บภาษีออกตามราคา นอกนั้นก็จัดเก็บตามสภาพคือเก็บต่อหน่วย ต่อตัว

การยกเว้นอากาศเข้า

ทรัพย์สินสมบัติ ทองคำเปลว สิ้นค้าอื่น (นอกจากเครื่องต้มผสมแอลกอฮอล์) ที่สำแดงว่าจะนำเข้ามาเพื่อใช้ส่วนตัวของผู้นำเข้า

การยกเว้นอากาศออก

ของใช้ส่วนตัวของผู้ส่งออก

ข้อห้ามซื้อจำกัดในการนำเข้า

- ผืน ยกเว้นนำเข้าโดยรัฐบาลสยาม
- มอร์ฟีนและโคเคน ยกเว้นที่ได้รับอนุญาต
- อาวุธปืนและกระสุนปืน ยกเว้นที่ได้รับอนุญาต

ข้อห้ามในการส่งออก

ห้ามส่งออกกัญชา

การคืนอากร

อากรที่ชำระไว้จะได้รับคืนเมื่อมีการส่งกลับออกไปภายใน 2 ปี นับแต่วันนำเข้า สินค้าดังกล่าวซึ่งยังไม่ได้ขายหรือใช้

จากกฎหมายที่จัดอัตราศุลกากรข้างต้นจะเห็นว่าปี พ.ศ. 2399 คนไทยนิยมดื่มเบียร์และไวน์แล้ว จึงเก็บอากรขาเข้าในอัตราสูงสุด การส่งออกนำส่งเกิดว่า สมัยนั้นนอกจากมีสินค้าอื่น ๆ แล้วยังมีนอแรดและเขากวางอ่อนด้วย ทุกวันนี้หาไม่ได้แล้ว ส่วนข้อห้ามซื้อจำกัดในการนำเข้าสมัยนั้นปรากฏว่ามีโคเคน ซึ่งเป็นยาเสพติดที่ยังเป็นปัญหาและเป็นที่แพร่หลายในทุกวันนี้ และนอกจากนี้ยังห้ามส่งออกกัญชาด้วย

บทบัญญัติเกี่ยวกับการคืนอากรที่ชำระไว้กรณีส่งกลับภายใน 2 ปี นั้น ปัจจุบันนี้ยังคงใช้หลักการดังกล่าวในกฎหมายศุลกากร แต่ได้ลดระยะเวลาคงเหลือเพียง 1 ปี แต่ปัจจุบันนี้ไม่คืนให้หมดจะคืนให้ 9 ใน 10 ส่วน หรือส่วนที่เกิน 1,000 บาท ของจำนวนที่ได้เรียกเก็บไว้

3.2 พักฉ้อตราศุลกากรยุคที่ 2 (พ.ศ. 2469-2478)

ปี พ.ศ. 2469 มีการปรับปรุงโครงสร้างพักฉ้อตราศุลกากรใหม่ โดยพระราชบัญญัติพักฉ้อตราศุลกากร พ.ศ. 2469 ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 43 วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2469

มีพระบรมราชโองการ ในพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาประชา-
ชีพก พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศจงทราบทั่วกันว่า

"โดยที่ทรงพระราชดำริเห็นว่า ค่าภาษีศุลกากรสำหรับของอันนำเข้ามา หรือของอันส่งออกนั้น ในเวลานี้เก็บตามความที่บัญญัติไว้ในมาตรา 10 แห่ง พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 และตามพักฉ้อตราอันได้ใช้ตลอดมาหลาย จำนวนปีมิได้มีการแก้ไข จึงไม่ต้องด้วยความประสงค์และความเจริญแห่งพระราช อาณาจักรในปัจจุบันกาล และไม่เหมาะแก่การค้า และการอุตสาหกรรมของชาติ ซึ่งได้เผยแผ่ออกไปในสมัยนี้สมควรที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงพักฉ้อตราอันเสียใหม่

และโดยที่พระราชดำริเห็นว่า ค่าภาษีขาเข้าสำหรับน้ำตาล เหล้าไวน์ และเหล้าเปียร์ ซึ่งในเวลานี้เก็บตามความที่บัญญัติไว้ในมาตรา 4 และมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติภาษีขึ้นใน จุลศักราช 1248 ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติภาษีขึ้นใหม่แก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช 2460 และพุทธศักราช 2467 นั้น สมควรต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงเสียใหม่เช่นเดียวกัน และรวมไว้ในพักฉ้อตรา ภาษีศุลกากรใหม่นี้ด้วย

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติไว้ โดยบทมาตรา ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้ให้เรียกว่า พระราชบัญญัติพักฉ้อตราภาษี
ศุลกากร พุทธศักราช 2469

มาตรา 2 ตั้งแต่วันที่ 27 มิถุนายน พุทธศักราช 2469 สืบไป คำภาษี
ศุลกากรสำหรับสิ่งของต่าง ๆ อันนำเข้าหรือส่งออก รวมทั้งคำภาษีศุลกากร
สำหรับน้ำสุรา เหล้าไวน์ และเหล้าเปียร์ที่นำเข้ามานั้น ให้เรียกเก็บตามพิกัด
อัตราอันได้จำแนกไว้ในใบแนบแสดงพิกัดอัตราต่อท้ายพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 3 บรรดาคำภาษีศุลกากรสำหรับสิ่งของอันนำเข้าหรือส่งออก
รวมทั้งน้ำสุรา เหล้าไวน์ และเหล้าเปียร์ ที่นำเข้ามา ซึ่งได้ระบุไว้ในพิกัด
อัตรา หรือในใบแนบ หรือในประกาศใด ๆ นับถึงวันประกาศใช้พระราชบัญญัติ
ฉบับนี้ให้นับเป็นอันยกเลิกเสียทั้งสิ้น และให้ใช้อัตราค่าภาษีอันได้ระบุไว้ในใบ
แนบแสดงพิกัดอัตราต่อท้ายนี้แทน

มาตรา 4 ให้เสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ เป็นผู้รักษาการให้
เป็นไปตามพระราชบัญญัติ

ประกาศมา ณ วันที่ 26 มีนาคม พุทธศักราช 2469 เป็นปีที่ 2 ใน
รัชกาลปัจจุบันนี้"

สำหรับใบแนบท้ายพระราชบัญญัติดังกล่าว ได้กำหนดเป็นภาษีขาเข้า
(อัตราภาษี) ของซึ่งยกเว้นค่าภาษีขาเข้า ภาษีขาออก เพื่อให้เห็นสภาพเศรษฐกิจไทย พ.ศ.
2469 จึงจะยกสิ้นค้ำแล้ววงเล็บอัตราภาษีไว้ดังนี้

ภาษีขาเข้า

- เปียร์ ไวน์ (ร้อยละ 12 ของราคา)
- น้ำสุราทุกชนิดนอกจากเปียร์ ไวน์ (สี่ตรละ 2.50 บาท)
- น้ำมันเคอโรซีน (กาตันละ 10 สตางค์)
- น้ำมันเบนซิน (กาตันละ 20 สตางค์)
- ไม้ขีดไฟ (กลักละ 30 สตางค์)
- น้ำตาลรวมทั้งกุกูโคลล์ แต่ไม่รวมลัซริน (กิโลกรัมละ 3 สตางค์)
- ฟิล์มภาพยนตร์ชนิดบอสีทีฟ (100 ฟุตละ 30 สตางค์)
- ยาชิกาเรตต์ส ยาชิการ์ ยาสูบทุกชนิด (ตามราคาร้อยละ 25)

- รถยนต์ รถจักรยานยนต์ เครื่องขึ้นสวน ยางรถ (ร้อยละ 10)
- ของอื่น ๆ นอกจากที่กล่าวไว้ (ตามราคาร้อยละ 5)

ของซึ่งยกเว้นค่าภาษีขาเข้า

มีดังนี้ ชีวม, วัคซีนและแอนติตอกซิน, ครุภัณฑ์ และแอลกอฮอล์อื่นของเปลือกซิงโกนา, น้ำมัน, ตัวอย่างสินค้าที่ใช้ได้เฉพาะเป็นตัวอย่างเท่านั้น, ของที่ใช้ในการแสดงละครที่นำเข้ามาชั่วคราว, สมุดหนังสือที่ออกตามกำหนด หนังสือเพลง แบบเพลง แผนที่และใบพิมพ์แจ้งความ, เนื้อเงินเนื้อทอง เหรียญเงินเหรียญทอง และทองใบ, ทัพบท่อนของใช้ส่วนตัวที่นำเข้ามาพร้อมกับคนสำหรับใช้ส่วนตัว, โหมตบ, ของที่ส่งออกแล้วนำกลับเข้ามาภายใน 5 ปี ขณะส่งออกได้รับใบรับรองสำหรับการนำกลับเข้ามา

ภาษีขาออก

- ข้าวเปลือก (หาบละ 13 สตางค์)
- ข้าวกล้อง (หาบละ 18.5 สตางค์)
- ปลายข้าวกล้อง (หาบละ 9.5 สตางค์)
- ไร่ข้าวกล้อง (หาบละ 9.5 สตางค์)
- ข้าวขาว (หาบละ 17.5 สตางค์)
- ปลายข้าวขาว (หาบละ 17.5 สตางค์)
- ไร่ข้าวขาว (หาบละ 17.5 สตางค์)

จากโครงสร้างภาษีศุลกากรตามพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีศุลกากร พ.ศ. 2469 มีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม 11 ครั้ง โดยพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีศุลกากรแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 1) พุทธศักราช 2471-พระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีศุลกากรแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 11) พุทธศักราช 2478 รวม 11 ฉบับ

ในการปรับปรุงแก้ไขส่วนใหญ่มักจะปรับปรุงด้านอัตราภาษีอากร และ
เพิ่มประเภทสินค้าที่จัดเก็บ กำหนดกลุ่มสินค้าขาเข้าที่จัดเก็บ กำหนดให้ข้อดีมีอำนาจในการ
ประกาศราคาในท้องตลาดเป็นรายเฉลี่ย การยกเว้นอากรโดยวิธีการคืนภาษี

3.3 พิกัดอัตราศุลกากรยุคที่ 3 (พ.ศ. 2478-2503)

ปี พ.ศ. 2478 มีการปรับปรุงโครงสร้างพิกัดอัตราศุลกากรใหม่
โดยสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นว่าสมควรที่จะปรับปรุงพิกัดอัตราศุลกากรเสียใหม่ จึงมีพระบรม
ราชโองการ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ เรียกว่า "พระราชบัญญัติพิกัดอัตราศุลกากร พุทธศักราช
2478" (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 52 วันที่ 21 มีนาคม 2478) ให้ยกเลิก พ.ร.บ.
พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2469 และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติมทั้ง 11 ฉบับ

กฎหมายพิกัดอัตราศุลกากรฉบับนี้ได้ทำให้เรียกเก็บของที่นำเข้าตาม
สภาพของ ณ เวลาที่นำเข้า นอกจากนี้ ยังให้อำนาจข้อดีกำหนดราคาในท้องตลาดเป็นราย
เฉลี่ยสำหรับของประเภทหนึ่งประเภทใด อันต้องเสียอากรตามราคาได้ กำหนดให้ข้อดีมีอำนาจ
กำหนดการตีความในพิกัดอัตราโดยวิธีการออกประกาศแจ้งอัตราอากร

พระราชบัญญัตินี้ ได้กำหนดเป็นพิกัดอัตราอากรขาเข้า และพิกัด
อัตราอากรขาออก

พิกัดอัตราอากรขาเข้า ได้จัดแบ่งกลุ่มสินค้าเป็น 7 หมวด ดังนี้*
หมวด 1 อาหาร เช่น เนื้อและปลา ผักและผลไม้ ข้าว
ต่าง ๆ อาหารเบ็ดเตล็ด

*หมวด 1-5 กำหนดอัตราภาษีศุลกากรตามราคาตั้งแต่ร้อยละ 5 จนถึง 75 หรือ
อัตราภาษีตามสภาพ เช่น สารส้มกิโลกรัมละ 0.20 บาท ครามกิโลกรัมละ 1 บาท รองเท้า
คู่ละ 4 บาท เทียนกิโลกรัมละ 1.50 บาท ถ้วยแก้วโหลละ 3 บาท ไม้ขีดไฟร้อยก้าน 6 บาท
ปืนกระบอกละ 75 บาท

และน้ำส้ม

หมวด 2 แอลกอฮอล์ เครื่องดื่มที่มีและไม่มีแอลกอฮอล์

หมวด 3 วัตถุดับ

หมวด 4 สิ่งหัตถกรรมเงินไว้แต่สิ่งหัตถกรรมทอง

หมวด 5 สิ่งทอง

หมวด 6 ของได้รับยกเว้นอากรขาเข้า

หมวด 7 ของต้องเสียอากรตามราคาในอัตราทั่วไป ซึ่งเป็นของอื่น ๆ ทั้งสิ้น บรรดาที่มีได้ระบุหรือรวมไว้ในประเภทอื่นใดในพิกัดอัตราศุลกากรขาเข้าฉบับนี้ ต้องพิศภาษตามราคาร้อยละ 25

พิกัดอัตราอากรขาออก ได้จัดแบ่งกลุ่มสินค้าเป็น 4 หมวด ดังนี้*

หมวด 1 สัตว์มีชีวิต เช่น โค กระบือ นก

หมวด 2 อาหาร เช่น ปลา พริก หอม ผลไม้สด ข้าว

หมวด 3 วัตถุดับและสิ่งหัตถกรรม เช่น เนื้อ มะพร้าว

ฝ้ายดิบ หนังสัตว์ ยาง ไม้สัก

หมวด 4 ของซึ่งได้รับยกเว้นอากรขาออก ซึ่งเป็นของที่ระบุไว้ในหมวด 1-3 ข้างต้น ที่พิสูจน์ให้เป็นที่พอใจ อธิบดีกรมศุลกากรว่าเป็นของผ่านแดน หรือของถ่ายลำหรือได้เสียอากรขาเข้าแล้ว หรือเป็นตัวอย่างสินค้าที่ใช้ได้แต่เพียงเป็นตัวอย่าง และของซึ่งมิได้มีระบุหรือรวมไว้ในประเภทอื่นใดในพิกัดอัตราอากรขาออกฉบับนี้

โครงสร้างภาษีศุลกากรตามพระราชบัญญัติพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2478 มีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม รวม 17 ครั้ง โดย พ.ร.บ.พิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2479-พ.ร.บ.พิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2502, พ.ร.บ.พิกัดอัตราศุลกากร พุทธศักราช 2492, พ.ร.บ.พิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2493-พ.ร.บ.พิกัดอัตรา

*หมวด 1-4 กำหนดอัตราภาษีอากรทั้งตามราคาและตามสภาพ

ศุลกากร (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2501 และประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 48 ลงวันที่ 13 มกราคม พ.ศ. 2502

ในการปรับปรุงแก้ไขส่วนใหญ่มักจะปรับปรุงอัตราภาษีอากรทั้งขาเข้า และขาออก

3.4 พิกัดอัตราศุลกากรยุคที่ 4 (พ.ศ. 2503-2530)

ในปี พ.ศ. 2503 ได้มีการปรับปรุงกฎหมายพิกัดอัตราศุลกากรโดย ได้มีพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2503 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ เล่มที่ 77 ตอนที่ 17 วันที่ 3 มีนาคม 2503 ยกเลิก พ.ร.บ. พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2478 และกฎหมายที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมรวม 18 ฉบับ กฎหมายฉบับนี้ได้ปรับปรุงโครงสร้างพิกัดอัตราศุลกากร กล่าวพอสังเขปได้ดังนี้ ได้กำหนดวิธีการคำนวณเงินอากร ได้ให้อำนาจอธิบดีในการ เรียกเก็บสินค้าที่แยกส่วนนำเข้าเพื่อเลี้ยงภาษีอากรให้เรียกเก็บเสมือนนำเข้าสมบูรณ์ ได้กำหนด วิธีการเสียอากรตามสภาพ ตามราคา และวิธีการ ยกเว้นอากรหรือลดหย่อนอากร และได้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี มีอำนาจลดอัตราอากรต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากร แต่ไม่ให้ลดเหลือต่ำกว่าหนึ่งในสิบ เป็นต้น

กฎหมายพิกัดอัตราศุลกากรฉบับนี้ ได้จำแนกประเภทพิกัดอัตราศุลกากร ได้ยึดหลักตาม Brussels No-nomenclature เป็นระบบ CCCN (Customs Co-operation Council Nomenclature)

พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2503 ได้กำหนดโครงสร้าง เป็นแบบบัญชีทั่วไป และ 4 ภาค คือ ภาค 1 หลักเกณฑ์การตีความพิกัดอัตราศุลกากร ภาค 2 พิกัดอัตราอากรขาเข้า ภาค 3 พิกัดอัตราอากรขาออก และภาค 4 ของที่ได้รับยกเว้นอากร

ภาค 1 หลักเกณฑ์การตีความพิกัดอัตราศุลกากรเพื่อให้เป็นไปตาม วัตถุประสงค์ของ CCCN ตาม พรบ. ฉบับนี้ จึงได้เพิ่มข้อความเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การตีความขึ้น

เพื่อให้การปฏิบัติในการจัดจำแนกประเภทของสินค้าตั้งอยู่บนหลักเกณฑ์การที่ความอันเดียวกัน มิให้เกิดปัญหาต่อการจัดประเภทพิกัดของสินค้า

ภาค 2 พิกัดอัตราอากรขาเข้า มีการจำแนกสินค้าโดยใช้ระบบ CCCN แบ่งสินค้าเป็น 21 หมวด 99 ตอน การจัดแบ่งประเภทพิกัดใช้ตัวเลขเพียง 4 หลัก เช่น 01.03 สุกรมีชีวิต และถ้าจะจัดแบ่งประเภทพิกัดให้ย่อยลงไปอีก จะแยกเป็น ก หรือ ข เช่น 01.03 ก. เป็นสุกรมี่ชีวิตสำหรับทำพันธุ์

ภาค 3 พิกัดอัตราอากรขาออก แบ่งประเภทสินค้าเป็น 8 ประเภท และมีการจัดเก็บอากรขาออก 7 ประเภท ได้แก่ ข้าว เศษโลหะ หนังโคและกระบือ ยาง ไม้ เส้นไหมดิบ ปลาป่น และของซึ่งมิได้ระบุไว้ใน 7 ประเภทแรกจะได้รับการยกเว้นอากรขาออก

ภาค 4 ของที่ได้รับการยกเว้นอากร มีทั้งหมด 16 ประเภท ต่อมาได้เพิ่มขึ้นเป็น 18 ประเภท

พระราชบัญญัติพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2503 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม โดยกฎหมาย 56 ฉบับ แยกเป็น

พรก. พิกัดอัตราศุลกากร ฉบับที่ 2-45 รวม 44 ฉบับ

พรก. พิกัดอัตราศุลกากร 7 ฉบับ

และประกาศของคณะปฏิวัติ 5 ฉบับ

ซึ่งการแก้ไขเพิ่มเติมแต่ละครั้งเป็นการแก้ไขอัตราการจัดเก็บ
ในภาค 2 เป็นส่วนใหญ่

3.5 พิกัดอัตราศุลกากรยุคปัจจุบัน

ปี พ.ศ. 2530 ได้มีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร โดยพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 104 ตอนที่ 276 วันที่ 31 ธันวาคม 2530) ได้ยกเลิกกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรเดิมรวม 57 ฉบับ

พิกัดอัตราศุลกากรนี้ ได้ใช้ระบบจำแนกประเภทสินค้าและรหัสประเภท พิกัด ของคณะกรรมการความร่วมมือทางศุลกากร ตามที่ใช้อยู่ใน International Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System ซึ่งทำกันที่ บรัสเซลส์เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน ค.ศ. 1983 โดยขณะนั้นประเทศไทยยังไม่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาในแต่อย่างใด ประเทศไทยได้ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2534 และมีผลเป็นภาคีโดยสมบูรณ์ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2536 ระบบนี้ชื่อย่อว่า Harmonized System ได้พัฒนามาจากการจำแนกประเภทสินค้าแบบ CCCN (Customs Co-operation Council Nomenclature) อันเป็นแบบที่ใช้อยู่ในพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2503 ด้วยความมุ่งหมายให้สามารถนำไปใช้ในเรื่องอื่น ๆ ดังนี้

1. เพื่อจำแนกประเภทสินค้าทุกชนิดที่มีการซื้อขายระหว่างประเทศ อย่างมีระบบแบบแผน
2. เพื่อให้การจำแนกประเภทสินค้าในกฎหมายพิกัดอัตราศุลกากร ของประเทศที่ใช้ระบบนี้เป็นไปในรูปแบบเดียวกัน
3. เพื่ออำนวยความสะดวกในการจัดเก็บ การเปรียบเทียบและการวิเคราะห์ทางสถิติด้านการค้าระหว่างประเทศ
4. เพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการด้านการขนส่ง
5. เพื่อเป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพที่สามารถปรับปรุงแก้ไขให้ทันสมัยตามการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและรูปแบบทางการค้าระหว่างประเทศ

การจำแนกประเภทสินค้าเพื่อกำหนดอัตราอากรตามระบบใหม่นี้ ได้จัดแบ่งหมวดหมู่ออกเป็น 21 หมวด แยกเป็น 99 ตอน (ว่างไว้ 3 ตอน) แยกเป็นประเภท ซึ่งใช้รหัส 4 ตัว รวม 1,241 ประเภท แล้วแยกเป็นประเภทย่อยใช้รหัส 5 ตัว หรือแยกย่อยเป็นระดับ 6 ตัวต่อไปอีก รวม 5,019 ประเภทย่อยตามข้อกำหนดของคณะกรรมการความร่วมมือทางศุลกากร กับมีแยกจากประเภทหรือประเภทย่อยเป็นการภายในของไทยเองออกไปใช้รหัส 7 ตัวอีกจำนวนหนึ่ง

เนื่องจากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองของโลก ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปมาก ดังนั้นเมื่อประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีกับนานาประเทศ การเข้ามาเป็นภาคีต่าง ๆ ทำให้มีความจำเป็นต้องปรับลดอัตราอากร เพื่อให้เป็นไปตามสัญญา กับนานาประเทศดังกล่าว เช่น การลดอัตราอากรของประเทศในกลุ่มอาเซียนลง เหลือร้อยละ 50 หรือ 75 ของอัตราปกติ และในอนาคตอันใกล้ต้องปรับลดอัตราอากร เพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงของระบบแกตต์ เป็นต้น

ในปัจจุบันโครงสร้างอัตราอากรศุลกากรจำเป็นต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงมากยิ่งขึ้น ในทุกวันนี้อัตราศุลกากรถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือต่อรอง เพื่อประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ เพื่อความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของประเทศ จึงมีการออกประกาศกระทรวงการคลัง เพื่อลดหรือยกเว้นอัตราอากรสำหรับสินค้าบางกลุ่มบางประเภท อยู่เสมอมา ตั้งแต่ต้นปี 2530 จนถึงปัจจุบันมีประกาศกระทรวงการคลัง เพื่อลดหรือยกเว้นอากรศุลกากร ด้วยเหตุผลและความจำเป็นต่าง ๆ กัน เช่น การยกเว้นอากรเครื่องมือและอุปกรณ์ทางการแพทย์ เพื่อพัฒนาความเจริญทางการแพทย์ การลดอัตราอากรเหล็ก เพื่อช่วยเหลืออุตสาหกรรมในประเทศ การลดอัตราอากรผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมทางเคมี และกลุ่มสินค้าสิ้นแร่ ตะกรัน และถั่ว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของกระทรวงการคลัง เรื่องการปรับโครงสร้างอัตราอากรโดยมีอัตราร้อยละ 0 15 10 20 และ 30

สำหรับอัตราอากรขาออกในโครงสร้างมี 8 ประเภท แต่ทุกวันนี้จัดเก็บเฉพาะสินค้า 2 ชนิด เท่านั้น คือ ไม้ และหนังดิบ ทั้งนี้เพื่อเป็นการส่งเสริมการส่งออก

จะเห็นได้ว่าในยุคปัจจุบันเพื่อปรับตัวให้เป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่และเพื่อสามารถแข่งขันทางการค้ากับต่างประเทศได้ รัฐบาลจำเป็นต้องพิจารณาปรับโครงสร้างอัตราอากรศุลกากรให้เป็นสากลยิ่งขึ้นไป โดยให้มีอัตราใกล้เคียงหรือเท่ากับกลุ่มประเทศต่าง ๆ ดังนั้นแนวโน้มในอนาคตบทบาทของศุลกากรด้านการจัดเก็บอากรในอัตราสูง ๆ คงต้องลดลง

จากที่กล่าวทั้งหมดนี้เป็นความรู้เกี่ยวกับประวัติศาสตร์ความเป็นมาของ พิกัดอัตราศุลกากรไทย หรือพัฒนาการด้านพิกัดอัตราศุลกากร การนำเสนอนี้เพื่อที่แสดงให้เห็นว่าพิกัดอัตราศุลกากรมีความสำคัญและเป็นเครื่องมือในการพัฒนาประเทศ มาตั้งแต่อดีตอันยาวนานจนปัจจุบันและจะต้องเป็นต่อไปในอนาคตอีกนานเท่านาน

4. วิวัฒนาการเกี่ยวกับใบขนสินค้า⁵

การจัดเก็บภาษีศุลกากรของประเทศไทย มีมาตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัยเป็นราชธานีและสืบเนื่องต่อมาจวบจนสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงจัดตั้งหอรัษฎากรพิพัฒน์ขึ้นจัดเก็บภาษีอากรในระบบราชการเป็นครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2417 และกรมศุลกากรได้ประกาศใช้ พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469 เป็นฉบับแรก จึงได้กำหนดกฎเกณฑ์และหลักปฏิบัติให้เป็นบรรทัดฐานและเป็นที่ยอมรับของนานาชาติโดยจัดกลุ่มสินค้ากำหนดอัตราอากรเพื่อจัดภาษีให้เป็นมาตรฐานตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร ทั้งนี้จะต้องดำเนินการภายใต้กรอบระเบียบพิธีการศุลกากรอันเหมาะสม ซึ่งมีเงื่อนไขและขั้นตอนการปฏิบัติให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและมีความถูกต้องรัดกุมอย่างเสมอหน้ากัน

ระบบการจัดเก็บภาษีที่ดีจะต้องมีความถูกต้องและเป็นธรรมแก่ผู้เสียภาษี ด้วยการสามารถควบคุมและตรวจสอบได้อย่างแน่นอนชัดเจน ทั้งก่อนการเสียภาษีและหลังการเสียภาษีแล้ว กรมศุลกากรจึงกำหนด "แบบใบขนสินค้าขาเข้า และใบขนสินค้าขาออก" ขึ้น สำหรับใช้เป็นหลักฐานในการจัดเก็บภาษีและติดตามการเสียภาษี โดยมีเนื้อหาสาระสอดคล้องกับความจำเป็นและระเบียบการควบคุมในขณะนั้น ซึ่งจะสะท้อนให้เห็นระเบียบพิธีการนำเข้า-ส่งออกในแต่ละยุคสมัยที่ผ่านมาในอดีตได้

⁵"ครบรอบ 120 ปี กรมศุลกากร", อ้างแล้ว หน้า 181-188.

4.1 วัฒนาการเกี่ยวกับใบขนสินค้าขาเข้า

กรมศุลกากรได้ตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2417 โดยมีหน้าที่ในการจัดเก็บภาษีอากรเพื่อนำมาเป็นรายได้ในการบริหารประเทศ ภาษีอากรที่กรมศุลกากรจัดเก็บได้จากสินค้านี้ ผู้นำของเข้าและผู้ส่งของออกได้นำสินค้าเข้ามาและส่งออกป็นราชอาณาจักร โดยในการจัดเก็บภาษีอากรนั้นได้มีการพัฒนารูปแบบใบขนสินค้า นับตั้งแต่กรมศุลกากรเป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันเป็นขั้นตอนและรูปแบบ ดังต่อไปนี้

รูปแบบใบขนสินค้าขาเข้า

(1) ใบขนสินค้าฉบับแรกที่กรมศุลกากรได้มีการใช้เพื่อให้ผู้นำของเข้าได้ส่งแสดงรายการสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร มีการเริ่มใช้เมื่อประมาณปี พ.ศ. 2436 โดยใบขนสินค้าฉบับแรกที่ตัวจริงจะเป็นกระดาษสี่เหลี่ยม พร้อมทั้งเขียนเป็นตัวหนังสือจีนและอังกฤษ ลงวันที่ 7 และ 8 กันยายน ค.ศ. 1893 ขนาดกว้างยาว 33 x 22.5 ซม. ซึ่งเกี่ยวกับการนำสินค้าเข้ามาในสมัยนั้น ถ้าเป็นพ่อค้าชาวจีนทางราชการจะอนุญาตจดยรายการเป็นหนังสือจีน แต่ต้องเขียนเป็นภาษาอังกฤษกำกับมาด้วย 2 ฉบับ เจ้าพนักงานก็เรียกเก็บภาษีร้อยละสามจากราคาที่แสดงไว้เสียชั้นหนึ่ง ต่อเมื่อเจ้าพนักงานตราค่าเพิ่มเติมจึงเรียกเก็บภาษีอีกครั้งหนึ่ง เพราะฉะนั้น ใบขนสินค้าขาเข้าทุกฉบับจึงมีตราออกเลขที่และวันที่ซึ่งได้เสียภาษีประทับไว้ทั้งสองเลขที่ ส่วนการลงจำนวนปริมาณสินค้าในใบขนแต่ก่อนนี้ไม่มีบังคับ เช่น ลูกสลักสด 1 ทัพท้อ ข้างในมี 4 ทัพ เท่านี้ก็พอไม่จำเป็นต้องลงจำนวนหรือน้ำหนัก ต่อมาเมื่อ พ.ศ. 2455 ประเทศไทยเข้าร่วมสัญญากับนานาประเทศในเรื่องการจัดทำสถิติสินค้าให้เป็นแบบเดียวกัน ความจำเป็นในเรื่องต้องแจ้งน้ำหนักสินค้าลงในใบขนจึงมีขึ้นเป็นครั้งแรกและได้ใช้มาจนถึงปัจจุบัน

(2) ต่อมาเมื่อมีการใช้กฎหมายศุลกากรฉบับแรก พ.ศ. 2469 (พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 43 วันที่ 13 สิงหาคม พ.ศ. 2469 หน้า 272) ได้มีการกำหนดรูปแบบใบขนสินค้าที่เป็นทางการ (ใบแบบ 2) ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 42 แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469 (ต่อมาถูกยกเลิกโดยมาตรา 9 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482) ซึ่งกำหนดให้ผู้ผู้นำ

ของเข้าสำแดงรายการต่าง ๆ พร้อมทั้งรายละเอียดตามบัญชีราคาสินค้าให้ครบถ้วน และให้ทำเป็นสองฉบับ มีข้อความต่องกัน

(3) เมื่อปี พ.ศ. 2472 ทางราชการได้ออก พ.ร.บ. ศุลกากร แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2472 โดยเห็นสมควรแก้ไขสถิติศุลกากรซึ่งมีอยู่เวลานั้นให้ดีขึ้น เพื่อแสดงเมืองกำเนิดของสินค้าขาเข้าที่ส่งมาจากสิงคโปร์ และฮ่องกง จึงได้เปลี่ยนแปลงแบบใบขนสินค้าขาเข้า อันได้กำหนดไว้ในมาตรา 42 แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469 โดยได้เพิ่มเติมช่องให้มีเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้าและเมืองกำเนิด ตลอดจนแก้ไขช่อง "เมืองที่ส่งของมา" เป็น "เมืองที่ตราส่ง"

(4) ปี พ.ศ. 2506 กรมศุลกากรได้มีคำสั่งทั่วไป กรมศุลกากรที่ 11/2506 กำหนดให้มีการใช้ใบขนสินค้าแบบใหม่ เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบันและเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้นำของเข้าในการสำแดงรายการในใบขนสินค้า ตลอดจนเจ้าหน้าที่ในการผ่านพิธีการศุลกากร สาเหตุที่กรมศุลกากรต้องปรับปรุงใบขนสินค้าขาเข้าเป็นเพราะ

- มีบางช่องที่เลิกใช้แล้ว
- มีข้อความเพิ่มขึ้นและต้องนำมาสำแดง
- มีความยาวเกินกว่ากระดาษคาร์บอนธรรมดา
- มีความยาวเกินกว่าพิมพ์ดีดครุ 14 นิ้วพูด
- มีที่ว่างมากแห่ง สุดแต่ผู้ออกของหรือเจ้าพนักงาน

ประทับตราอาจเขียนข้อความและลงชื่ออันทำให้ใบขนฯ เปรอะเปื้อน บางครั้งปรากฏว่ารายการที่สำแดงทับกันแล้วทำให้ยากต่อการอ่านใบขนฯ และขาดการเรียงลำดับที่จัดทำกันมาเป็นต้น

(5) ต่อมากรมศุลกากรได้กำหนดรูปแบบใบขนสินค้าขึ้นใหม่อีก (แบบที่ 153 ก. และ 153 ข.) ตามคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากร ที่ 14/2509 เนื่องจากกระทรวงการคลังได้ออกประกาศกระทรวงการคลังว่าด้วยภาษีการค้า เรื่องกำหนดเวลาการยื่นแบบแสดงรายการการค้าและชำระภาษีการค้าของผู้นำของเข้า ลงวันที่ 6 กรกฎาคม พ.ศ. 2509 ดังนั้น กรมศุลกากรโดยอาศัยอำนาจตามความมาตรา 19 แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2480 และมาตรา 10 แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 จึงให้ยกเลิกแบบใบขนสินค้าขาเข้าที่ใช้อยู่เดิม คำสั่งทั่วไปกรมศุลกากร ที่ 11/2506 และกำหนดขึ้นใหม่เพื่อ

ใช้ในการเรียกเก็บภาษีการค้าได้ด้วย โดยกำหนดใช้ตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม พ.ศ. 2509

ซึ่งในการปฏิบัติพิธีการนั้น ผู้นำของเข้าจะต้องยื่นเอกสารต่าง ๆ ประกอบในการจัดทำหลายชนิด ดังนี้

- (5.1) ใบขนสินค้าขาเข้าและแบบแสดงรายการการค้า (แบบที่ 153 ก. 153 ข.)
- (5.2) ใบตราส่งสินค้า (bill of lading เรียกว่า B/L)
- (5.3) ใบสุทธิการชำระเงิน (exchange control หรือ E.C.)
 - E.C. 21 สีโสก ใช้สำหรับสินค้าที่มีราคาไม่เกินสองหมื่นบาท (ไม่ต้องผ่านธนาคารมาก่อน)
 - E.C. 21 สีขาว ใช้สำหรับสินค้าที่มีราคาเกินกว่าสองหมื่นบาท เป็น E.C. ผ่านธนาคาร
- (5.4) บัญชีราคาสินค้า (invoice)
- (5.5) บัญชีแจ้งรายการการบรรจุหีบห่อ (packing list)
- (5.6) บัญชีสินค้าชั่วคราว (proforma invoice)
- (5.7) ใบอนุญาตสำหรับของต้องจำกัด (ของควบคุมการนำเข้า)

(6) ในปี พ.ศ. 2528 กรมศุลกากรได้กำหนดรูปแบบใบขนสินค้าขาเข้าขึ้นใหม่ตามคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 7/2528 โดยกำหนดแบบใบขนสินค้าขาเข้าและแบบแสดงรายการการค้า ซึ่งมีขนาดตามมาตรฐานสากลและสอดคล้องกับเอกสารการนำเข้าอื่น เพื่อให้พิธีการนำเข้ามีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยในการยื่นใบขนฯ เพื่อผ่านพิธีการให้นำมาใช้เอกสารประกอบเช่นเดิม

(7) ในครั้งสุดท้ายได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบใบขนสินค้าขาเข้าใหม่และได้มีการใช้จนถึงปัจจุบัน โดยรัฐบาลได้ปรับปรุงแก้ไขประมวลรัษฎากร โดยการยกเลิกภาษีการค้า และได้มีการใช้ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT = value added tax) แทน โดยเริ่มมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2535 ดังเห็น กรมศุลกากรจึงได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไข

รูปแบบใบขนสินค้าขาเข้าใหม่ เป็น "ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิต และภาษีมูลค่าเพิ่ม" (แบบที่ กศก. 99. กศก. 100) ตามคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 42/2534 ซึ่งรูปแบบใบขนสินค้าที่เปลี่ยนแปลงใหม่มีชื่อแตกต่างจากใบขนสินค้าขาเข้าและแบบแสดงรายการการค้า (แบบที่ 153 ก., 153 ข.) มีรายละเอียดแผนภูมิที่ 3.1 การเปรียบเทียบแบบใบขนสินค้าดังนี้

ใบขนสินค้าขาเข้าและแบบแสดงรายการการค้า	ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการ
ฉบับเต็ม	ภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม
1. ช่องทะเบียนการค้า	1. เปลี่ยนเป็น "เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร"
2. ช่องภาษีการค้า	2. เปลี่ยนเป็น "ภาษีสรรพสามิต"
3. ช่องภาษีบำรุงเทศบาล	3. เปลี่ยนเป็น "ภาษีเพื่อมหาดไทย"
4. ช่องภาษีสรรพสามิต	4. เปลี่ยนเป็น "ภาษีมูลค่าเพิ่ม"
5. ช่องภาษีเพื่อมหาดไทย	5. เปลี่ยนเป็น "ภาษีและค่าธรรมเนียมอื่น"
6. ช่องเจ้าหน้าที่	6. เปลี่ยนเป็น "เลขที่ชำระภาษีอากร/ประกัน"

นอกจากนี้ ได้มีการเพิ่มเติม "ช่องรหัสสถิติพิเศษ" กับปรับปรุงช่องค่าภาษีอากรเพื่อให้สอดคล้องกับภาษีอากรใหม่ เป็นต้น และธนาคารแห่งประเทศไทยได้ประกาศยกเลิกการใช้ใบสุทธิการชำระเงิน (exchange control = E.C.) แต่เปลี่ยนมาใช้แบบตุรกีต่างประเทศ (ช.ต. 2) แทนโดยจะใช้ ช.ต. 2 ต่อเมื่อมีการนำเข้าสินค้าที่มีมูลค่าครั้งละเกินกว่า 500,000.- บาท ส่วนเอกสารประกอบการยื่นใบขนอื่น ๆ ยังคงเหมือนเดิม

4.2 วิวัฒนาการเกี่ยวกับใบขนสินค้าขาออก

วิวัฒนาการเกี่ยวกับใบขนสินค้าขาออกนี้เข้าใจว่ามีมานานแล้ว เพราะใบขนสินค้าขาเข้าฉบับแรกเริ่มใช้เมื่อปี พ.ศ. 2436 แต่ไม่ปรากฏหลักฐานรูปแบบใบขนสินค้าขาออก ตั้งแต่เริ่มแรกว่า มีลักษณะอย่างไร แต่ถ้าจะอนุมานได้ว่า ได้เริ่มใช้พร้อมกันกับใบขนสินค้าขาเข้าและได้มีการปรับปรุงแก้ไขเรื่อยมา จากหลักฐานเท่าที่ค้นคว้าได้ ดังต่อไปนี้

รูปแบบใบขนสินค้าขาออก

(1) เมื่อปี พ.ศ. 2508 กรมศุลกากรได้ออกประกาศกรมศุลกากรที่ 5/2508 ลงวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2508 กำหนดรูปแบบใบขนสินค้าขาออก (Export Entry แบบที่ 30) โดยใช้ตัวอักษรสีเขียวพิมพ์บนกระดาษสีขาว ส่วนสำเนาใช้อักษรสีดำพิมพ์บนกระดาษสีขาวเช่นเดียวกัน เพียงแต่มีคำว่า "สำเนา" พิมพ์ไว้ด้วยเท่านั้น นอกจากนี้ของส่งออกที่มีราคาประกาศของกรมศุลกากร ตามมาตรา 9 แห่ง พ.ร.ก. พักอัตราศุลกากร พ.ศ. 2503 (ปัจจุบันได้ถูกยกเลิกไปแล้ว โดยการใช้ พ.ร.ก. พักอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 แทน) กำหนดให้ผู้ส่งออกสำแดงยอดราคาแต่ละรายการที่คำนวณได้ตามราคาประกาศลงในช่อง "ราคาสำหรับประเมินอากร" และสำแดงราคาตามเอกสารการค้า (F.O.B.) ในช่อง "ราคาตามเอกสารการค้า"

(2) ต่อมาเมื่อปี พ.ศ. 2513 กรมศุลกากรโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 19 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2480 และมาตรา 10 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 จึงให้ยกเลิกแบบใบขนสินค้าขาออกที่ใช้อยู่เดิมตามประกาศกรมศุลกากรที่ 5/2508 และได้มีคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 10/2513 (ภ.ค. 2/2513) และประกาศกรมศุลกากรที่ 12/2513 ลงวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2513 กำหนดรูปแบบใบขนสินค้าขาออกและแบบแสดงรายการการค้าขึ้นใหม่ (แบบที่ 30) โดยต้นฉบับใบขนสินค้าขาออกใช้กระดาษพื้นขาวพิมพ์เส้นและอักษรเป็นสีเขียว สำเนาใช้กระดาษพื้นขาว พิมพ์เส้นและอักษรเป็นสีส้ม เนื่องจากกระทรวงการคลังได้ออกประกาศกระทรวงการคลังว่าด้วยภาษีการค้า (ฉบับที่ 7) เรื่อง กำหนดเวลาการยื่นแบบแสดงรายการการค้า และการชำระภาษีการค้าของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ลงวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2513 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 78 เอกเทศ และมาตรา 78 ทวิเทศ แห่งประมวลรัษฎากร ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมครั้งสุดท้าย โดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลรัษฎากร (ฉบับที่ 20) พ.ศ. 2513 ได้กำหนดให้กรมศุลกากรเรียกเก็บภาษีการค้าสำหรับสินค้าบางประเภทที่ส่งออกนอกราชอาณาจักรด้วย นอกจากนี้กรมศุลกากรได้มีประกาศกรมศุลกากรที่ 14/2513 ลงวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2513 เรื่องการยื่นบัญชีราคาสินค้าสำหรับของส่งออกนอกราชอาณาจักรโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 114 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4

แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2497 กำหนดให้ผู้ส่งออกยื่นบัญชีราคาสินค้า (INVOICE) ประกอบในการยื่นใบขนสินค้าขาออกและแบบแสดงรายการการค้าเพื่อผ่านพิธีการศุลกากรด้วย

(3) ต่อมาเมื่อปี พ.ศ. 2525 กรมศุลกากรโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 19 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2480 และมาตรา 10 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 จึงให้ยกเลิกประกาศกรมศุลกากรที่ 12/2513 และข้อ 2 ในประกาศกรมศุลกากรที่ 37/2517 และได้มีคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 25/2525 และประกาศกรมศุลกากรที่ 37/2525 ลงวันที่ 28 ธันวาคม พ.ศ. 2525 กำหนดรูปแบบใบขนสินค้าขาออก และแบบแสดงรายการการค้าขึ้นใหม่ (แบบที่ 30) เนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2525 ให้ปรับปรุงขั้นตอนและพิธีการส่งออกให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลกรมศุลกากรจึงได้แก้ไขปรับปรุงรูปแบบใบขนสินค้าขาออกขึ้นใหม่ดังกล่าว

(4) ครั้งสุดท้ายเมื่อปี พ.ศ. 2534 กรมศุลกากรได้ทำการปรับปรุงรูปแบบใบขนสินค้าขาออกขึ้นใหม่ และได้มีการใช้จนกระทั่งปัจจุบัน โดยรัฐบาลได้แก้ไขประมวลรัษฎากร โดยการยกเลิกภาษีการค้า และได้มีการใช้ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT = value added tax) แทน โดยเริ่มมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2535 ดังนั้น รูปแบบใบขนสินค้าขาออกใหม่ จึงเป็น "ใบขนสินค้าขาออก" (แบบที่ กศก. 101) ตามที่กำหนดไว้ตามคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 42/2534 ซึ่งรูปแบบใบขนฯ ที่กำหนดขึ้นใหม่นี้ได้ทำการแก้ไขปรับปรุงช่องต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับกฎหมายที่แก้ไขใหม่ เช่น ช่อง "ทะเบียนการค้า" เปลี่ยนเป็น "เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร" และธนาคารแห่งประเทศไทยได้ประกาศยกเลิกการใช้ใบสุทธิการชำระเงิน (exchange control = E.C.) แต่เปลี่ยนมาใช้แบบธุรกิจต่างประเทศ (ธ.ต. 2) แทน จึงทำให้ช่อง "ลบ. 61" ในใบขนสินค้าขาออกเปลี่ยนเป็น "แบบ ธ.ต. 1" เป็นต้น

ภาคผนวก ข.

ความหมายของตัวแทนออกของ

ความหมายของตัวแทนออกของ

ตามกฎหมายระหว่างประเทศไม่พบว่ามีคำจำกัดความ ในความหมายของตัวแทนออกของไว้ชัดเจน ดังนั้นจึงพิจารณาประกอบตามหลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกา ซึ่ง Hill (1972) ได้อ้างถึงคำอธิบายของผู้พิพากษา Frankfarer J. ในคดีระหว่าง UNION CARTAGE COY V JANEEN ซึ่งกล่าวว่า⁶

"เราจะอธิบายถึงธรรมชาติทางธุรกิจตัวแทนออกของ เท่าที่จะนำมาพิจารณาปัญหาของเรา เมื่อสินค้าได้ขนส่งมายังประเทศของเรา ผู้รับตราส่ง (the consignee) ของสินค้านำเข้า จะต้องทำ "ใบขนสินค้า" ณ ที่ทำการศุลกากร ไม่ว่าจะด้วยตนเองหรือโดยตัวแทนได้รับมอบอำนาจ ในการทำใบขนสินค้านั้นรายละเอียดและมูลค่าของสินค้าจะต้องแจ้งไว้และพิศอดอัตราอากร (tariff) จะต้องประเมินและใบกำกับราคาสินค้าที่รับรองถูกต้อง (certified invoice) กับใบตราส่ง (bill of lading) จะต้องนำมาใช้ การทำใบขนสินค้าจะต้องรวดเร็ว เพราะมีเช่นนั้น สินค้าจะไม่สามารถดำเนินการนำส่งถึงจุดหมายปลายทางได้ ถ้าไม่เสร็จพิธีการ นอกจากนี้ผู้นำเข้า ซึ่งมักจะไม่สามารถทำใบขนสินค้าด้วยตัวเองเสมอ ๆ แล้วการดำเนินการพิธีการยังต้องอาศัยความชำนาญและประสบการณ์ ผู้เชี่ยวชาญทางด้านนี้ได้แก่ ตัวแทนออกของ

นอกจากนี้ เขาจะจ่ายเงินทดรองค่าอากรเพื่อการออกของความสามารถของตัวแทนออกของจะเห็นได้จากประสิทธิภาพในการคำนวณค่าภาษีอากรที่เรียกเก็บโดยศุลกากรอย่างละเอียดถี่ถ้วน"

⁶D.J.Hill, *Freight Forwarder*, (London : Stevens & Sons, 1972) อ้างใน สงบ อนันต์ภักดิ์พันธ์ "ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับตัวแทนออกของทางศุลกากร," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535) หน้า 10

ตามกฎหมายศุลกากรประเทศสหรัฐอเมริกาในหัวข้อเรื่อง ตัวแทน
ออกของได้นิยามคำว่า ตัวแทนออกของและธุรกิจตัวแทนออกของไว้ว่า

"ตัวแทนออกของ (customs broker) หมายถึงผู้ที่ได้รับ
ใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจตัวแทนออกของเพื่อบุคคลอื่นอันเกี่ยวข้องกับกิจกรรมบริการด้านศุลกากร
อันได้แก่ การทำใบขนสินค้าฯ การรับสินค้า การจัดชนิด และการคิดมูลค่าของสินค้า การชำระ
ค่าภาษีอากร และค่าภาระติดพันอื่น ๆ ที่คำนวณและเรียกเก็บโดยศุลกากรต่อสินค้าที่มีการนำเข้า
และกิจกรรมอื่น ๆ เช่น การคืนเงินอากร ฯลฯ"

ตามหลักกฎหมายของประเทศแคนาดา (Blake, 1957) ได้
อธิบายไว้ว่า⁷

"ถ้าหากพิธีการศุลกากรในประเทศแคนาดากระทำได้ง่าย
โดยอัตโนมัติและแน่นอน การทำใบขนสินค้าฯ ย่อมสามารถทำโดยเด็กประจำสำนักงาน โดย
เขียนข้อความโดยย่อและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ต่ำ แต่ในความเป็นจริง พิธีการศุลกากรนั้นยุ่งยาก
ซับซ้อนและมีค่าใช้จ่ายสูงจากกระบวนการทำงานดังกล่าว เนื่องจากการประเมิน (apprais-
ment) ทำให้ต้องมีผู้ให้บริการจากสถาบันธุรกิจที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ นั่นคือ ตัวแทนออกของ
(customs broker) หรือ ในกรณีองค์กรธุรกิจขนาดใหญ่บางแห่ง จะมีบุคลากรผู้ชำนาญด้านนี้
และทุ่มเททำงานด้านนี้โดยเฉพาะ"

⁷Gordon Blake, Customs Administration in Canada. (Winnipeg,
United College : University of Toronto, Press, 1957) อ้างใน สงบ
อนันตภักดิ์พันธ์ เรื่องเดียวกัน, หน้า 11.

เอกลาภ รัตนรุจ (2529) ได้กล่าวถึงลักษณะของตัวแทนออกของ
ตามแนวทางและแนวปฏิบัติของประเทศญี่ปุ่นไว้ว่า⁸

"เมื่อผู้นำเข้านำสินค้าเข้ามาทางอากาศยานโดยมีตัวแทน
ออกของ (customs broker) เป็นผู้ดำเนินการแทน ก็จะรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ รวมทั้งต้อง
ให้ Customs Specialist ซึ่งเป็นบุคคลซึ่งได้รับอนุญาตตามกฎหมายญี่ปุ่นคล้ายกับผู้สอบบัญชี
ตรวจสอบข้อมูลต่าง ๆ ก่อน (ถ้าเป็นการผ่านพิธีการโดยยื่นใบขนสินค้าก็ต้องให้ Customs
Specialist ตรวจสอบลงนามรับรองก่อนยื่นศุลกากร) แล้วจึงจะบรรจุข้อมูลเข้าเครื่อง

เอก อรชนาลัย (2531) ได้เขียนอธิบายไว้ในบทความเรื่อง
"บทบาทหน้าที่และความสำคัญของตัวแทนออกของ" ไว้ว่า⁹

"อาชีพตัวแทนออกของเป็นอาชีพสากล ที่ผู้ประกอบการอาชีพนี้
ต้องทำงานประสานกับเจ้าพนักงานศุลกากรเป็นส่วนใหญ่ จนบางคนเข้าใจว่าเป็นบุคคลที่ทาง
การศุลกากรจ้างไว้เป็นเจ้าหน้าที่ แท้จริงแล้วอาชีพนี้เป็นอาชีพอิสระที่มีความสำคัญต่อทั้งทาง
ราชการและภาคเอกชน รวมทั้งผู้ทำการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก เพราะถ้าปราศจาก
ตัวแทนออกของที่ดีและมีความรู้ความสามารถแล้ว การจัดเก็บภาษีอากรและการค้าระหว่าง
ประเทศคงจะเกิดติดขัดเสียหาย และส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศอย่างหลีกเลี่ยง
ไม่ได้"

⁸เอกลาภ รัตนรุจ. การบริหารงานศุลกากรของประเทศญี่ปุ่น. วารสารการเงิน
การคลัง (2 กรกฎาคม-สิงหาคม 2529), หน้า 45-52 อ้างใน เรื่องเดียวกัน หน้า 11.

⁹เอก อรชนาลัย. บทบาทหน้าที่ และความสำคัญของตัวแทนออกของ วารสาร
ศุลกากร (1 มกราคม-กุมภาพันธ์ 2531), หน้า 29-39 อ้างใน เรื่องเดียวกัน หน้า 12.

อุไร วงศาโรจน์ ได้อธิบายไว้ในหนังสือความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการออกของด้านพิธีการศุลกากร (2512) ไว้ว่า¹⁰

"ตัวแทนออกของ (ตัวแทนปฏิบัติพิธีการหรือ shipping brokers) อาจจะทำเนิการในรูปนิติบุคคล ได้แก่ห้างหุ้นส่วนจำกัด ห้างหุ้นส่วนสามัญ หรือบริษัทจำกัด โดยการจดทะเบียนพาณิชย์และทะเบียนการค้าให้ถูกต้องตามกฎหมาย แสดงวัตถุประสงค์เป็นตัวแทนออกของแทนผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออก หรือทำการเป็นตัวแทนบริษัทเดินเรือ หรือกิจการอื่น ๆ เช่น ผู้ทำการขนส่งภายในประเทศ หรือตัวแทนผู้ทำการขนส่งในต่างประเทศ ซึ่งมีหน้าที่ต้องปฏิบัติพิธีการศุลกากรแทนผู้ทำการขนส่งในต่างประเทศ ซึ่งได้จัดส่งของมาให้แก่ผู้นำของเข้าในราชอาณาจักร

นอกจากนี้ ตัวแทนออกของอาจจะเป็นบุคคลธรรมดา ซึ่งมีความรู้ความชำนาญในด้านพิธีการศุลกากร แต่ไม่มีหลักแหล่ง หรือสถานที่ดำเนินการธุรกิจที่แน่นอน อาศัยบริเวณกรมศุลกากรเป็นที่ประกอบธุรกิจ ด้วยการแสวงหาลูกค้า หรือผู้มาติดต่อซึ่งไม่เข้าใจในระเบียบพิธีการศุลกากร ส่วนมากได้แก่บุคคลธรรมดาหรือเอกชนนักธุรกิจที่เดินทางเข้าออกหรือองค์การรัฐบาลที่นำของเข้าเป็นครั้งคราวดังนี้ เป็นต้น

ส่วนห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทที่ดำเนินการธุรกิจเกี่ยวกับการนำของเข้าหรือส่งของออกเป็นปกติประจำ มักจะใช้ตัวแทนออกของ ที่เป็นเสมียนพนักงานหรือลูกจ้างของห้าง ร้านและบริษัท เป็นผู้ดำเนินการติดต่อปฏิบัติพิธีการศุลกากรโดยตรง แต่ผู้นำของเข้าหรือส่งของออกบางรายที่ประกอบธุรกิจในการนำของเข้า หรือส่งของออกเป็นครั้งคราว ก็นิยมใช้ตัวแทนออกของที่เป็นบุคคลธรรมดา ซึ่งมีอาชีพรับจ้างในการดำเนินพิธีการศุลกากรเป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายของตน หรืออาจจะมอบหมายให้ห้างร้านบริษัทที่เป็นนิติบุคคล

¹⁰อุไร วงศาโรจน์. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการออกของด้านพิธีการศุลกากร ในอนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ นายโพ เดชมล ต.ม., จ.ม. ณ เมรุวัดโสมนัสวิหาร พระนคร วันจันทร์ที่ 16 มีนาคม 2512 อ้างในเรื่องเดียวกัน. หน้า 12-13.

ดำเนินกิจการเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรแทนตน ทั้งนี้ก็แล้วแต่ความประสงค์ของผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งออกจะพึงเลือกปฏิบัติได้ตามความพอใจ

ส่วนตัวแทนออกของสำหรับบริษัทเดินเรือ หรือสายเดินเรือต่าง ๆ นั้น ในทางปฏิบัติตัวแทนบริษัทเดินเรือ (Shipping Agent) ส่วนมากใช้เสมียนพนักงานหรือลูกจ้างของบริษัทดำเนินการเอง เว้นแต่ในบางกรณีที่บริษัทเดินเรือ หรือสายการเดินเรือจะใช้บุคคลธรรมดาที่มีอาชีพรับจ้างปฏิบัติพิธีการศุลกากรแทนตน เช่นในระยะเริ่มแรกของการจัดตั้งตัวแทนบริษัทเดินเรือ หรือเกี่ยวกับการนำเสบียงอาหารส่งให้แก่เรือ ดังนี้ เป็นต้น"

สุเมธ ไชยหาญ (2534) ได้อธิบายให้เข้าใจถึงตัวแทนออกของในบทความเรื่อง "ตัวแทนออกของ : อดีต-ปัจจุบัน-อนาคต" ไว้ดังนี้¹¹

"การที่เจ้าของจะมาติดต่อพิธีการทางศุลกากรเองโดยในทุครั้งย่อมไม่สะดวกและคงเป็นไปได้ ทางราชการก็เปิดโอกาสให้มอบอำนาจให้มาดำเนินการแทน โดยเรียกว่าการมอบอำนาจ ส่วนจะมอบให้ทำอะไรได้เพียงใด และจะมอบให้ทำการแทนจำนวนเท่าใด ก็เป็นเรื่องของเจ้าของที่จะเห็นควรตามที่เหมาะสมต่อธุรกิจของตน

ผู้รับมอบอำนาจในการลงนามเอกสารแทนกรมการผู้จัดการหรือแทนผู้นำเข้า ผู้ส่งออกจำนวนมาก ซึ่งไม่มีเวลามาติดต่อราชการศุลกากรในทุกชั้นตอนได้ เพราะอาจมีภารกิจอื่น ๆ ที่ต้องรับผิดชอบ ตลอดจนเพราะความจำเป็นต่าง ๆ ก็จะทำให้ผู้ที่ไว้วางใจมาติดต่อขอผ่านพิธีการศุลกากร บุคคลเหล่านี้ไม่มีอำนาจในการลงนามในเอกสารแต่อย่างใด เป็นแต่หน้าเอกสารของผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกไปดำเนินการต่าง ๆ ให้แล้วเสร็จเท่านั้น ซึ่งบุคคลผู้ที่เราเรียกว่า "ตัวแทนออกของ"

¹¹สุเมธ ไชยหาญ ตัวแทนออกของ : อดีต—ปัจจุบัน—อนาคต วารสารศุลกากร (4 มีนาคม-เมษายน 2534) : หน้า 7-9.

กรีซ อัมโภชน ได้อธิบายถึงกระบวนการนำเข้าและการขนส่งทางทะเล นับตั้งแต่การเริ่มต้นสั่งสินค้า การติดต่อธนาคาร บริษัทเรือ การปฏิบัติพิธีการศุลกากร (customs formalities) พิธีการทางการทำเรือแห่งประเทศไทย จนถึงการนำสินค้าออกจากอารักขาของศุลกากรส่งมอบให้เจ้าของสินค้าหรือผู้รับตราส่ง และชี้ให้เห็นถึงกิจกรรมของอาชีพตัวแทนออกของไว้ดังนี้¹²

"...โดยเหตุที่ยื่นใบขนสินค้าและแบบแสดงรายการค้า ต่อกกรมศุลกากร เพื่อขอชำระอากรขาเข้าและภาษีการค้า หรือการติดต่อกับการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อขอชำระค่าธรรมเนียมนั้น เฉพาะอย่างยิ่ง พิธีการด้านศุลกากรเป็นงานที่ยุ่งยาก สลับซับซ้อน และกินเวลามาก... ผู้นำเข้าจึงมักจะจ้างบุคคลอีกจำพวกหนึ่ง ซึ่งเรียกกันโดยทั่วไปว่า "ผู้ออกของ" หรือ "ชิปปิง" ให้เป็นผู้รับมอบอำนาจจากผู้นำเข้าทำการติดต่อกับกรมศุลกากรในการยื่นใบขนสินค้าขาเข้า และแบบแสดงรายการค้า เพื่อขอชำระอากรขาเข้าและภาษีการค้า ติดต่อกับการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อขอชำระค่าธรรมเนียม ตลอดจนติดต่อกับองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) หรือ หน่วยขนส่งอื่น ๆ เพื่อบรรจุสินค้าออกจากท่าเรือกรุงเทพฯ, ปัจจุบัน "ผู้ออกของ" หรือ "ชิปปิง" (shipping) กลายเป็นอาชีพอย่างหนึ่ง ซึ่งยอมรับกันโดยทั่วไป เพราะถือว่า บุคคลเหล่านี้จำเป็นต้องมีความรู้ ความสามารถเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร พิธีการเกี่ยวกับการทำเรือแห่งประเทศไทย และการค้าระหว่างประเทศพอสมควร ผู้ออกของเหล่านี้โดยทั่ว ๆ ไป มักเรียกกันในประเทศไทยว่า "ชิปปิง" ความหมายของคำว่า shipping ในภาษาอังกฤษหมายถึงเรือเป็นส่วนรวม หรือการขนสินค้าลงเรือ คำว่า ผู้ออกของในภาษาอังกฤษเรียกได้หลายอย่าง เช่น customs-broker, clearing agent หรือบางที่รับเหมาทำการรวบรวมสินค้าเพื่อการขนส่งด้วยก็เรียกว่า freight forwarder ก็การ freight forwarder ในประเทศไทยขณะนี้ ร.ส.พ. รับผิดชอบแต่ไม่มีผู้นิยมใช้บริการนี้มากนัก งานส่วนใหญ่จึงเป็นงานในหน้าที่ของ customs-broker หรือ clearing agent ซึ่งมีจำนวนปลุกย่อยมากมาย และยังไม่มีความหมายควบคุมโดยเฉพาะ เพื่อใช้บังคับจดทะเบียนตามกฎหมาย"

¹²กรีซ อัมโภชน อ้างแล้ว หน้า 11-20.

ภาคผนวก ค.

ระบบตัวหนออกของหัวไปและในต่างประเทศ

ระบบตัวแทนออกของทั่วไปและในต่างประเทศ

ระบบตัวแทนออกของสามารถแยกออกได้เป็น 2 ระบบใหญ่ ๆ ดังนี้

1. ตัวแทนออกของในประเทศที่ไม่มีระบบการควบคุม (licensing)

ในประเทศที่ไม่มีระบบการให้ใบอนุญาต ผู้นำเข้าจะทำการออกของด้วยตนเอง หรือจะจ้างตัวแทน (โดยการมอบอำนาจ) ซึ่งจะเป็นตัวแทนออกของหรือไม่ก็ได้ ตัวแทนเหล่านี้ อาจจะเป็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ซึ่งถือว่าเป็นกิจกรรมต่อเนื่องหรือไม่ใช้ก็ได้ เช่น ประเทศอังกฤษ หรือประเทศสิงคโปร์

ในกรณีที่มีการออกของกระทำการโดยผู้รับจัดการขนส่ง เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าสำหรับผู้รับจัดการขนส่งจะถูกนำมาบังคับใช้ จาก Standard Trading Condition (1984 Edition) ของ Institute of Freight Forwarders. แห่งประเทศอังกฤษ ได้มีข้อกำหนดบังคับไว้ดังนี้¹³

ตาม Standard Trading Condition (1984) ข้อ 4 ได้กล่าวถึงความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง ไว้ว่า

"ก) บริษัทจะทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวัง ขยันขันแข็ง ความซื่อสัตย์ และใช้ดุลพินิจ ในระดับที่มีเหตุผลสมควร

ข) ภายใต้ข้อ 18* ตามเงื่อนไขฯ นี้ บริษัทจะทำหน้าที่ภายในระยะเวลาที่สมควร

ค) ภายใต้ข้อตกลงมาตรฐานนี้ และข้อสงวนที่ให้บริษัทใช้ดุลพินิจที่จะกล่าวต่อไปได้ บริษัทจะกระทำตามขั้นตอนที่เหมาะสมตามคำสั่งของลูกค้าที่บริษัทยอมรับแล้ว

¹³สงบ อนันตภักดิ์พิมพ์ อ้างแล้ว หน้า 76-78.

*ข้อ 18 ของ Standard Trading Condition กล่าวว่า "นอกจากจะมีข้อตกลงต่างหากเป็นพิเศษ บริษัทไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับวันที่สินค้าออกจากท่า และวันที่สินค้าเทียบท่า

ง) ถ้าในระหว่างขั้นตอนใด ทางบริษัทเห็นว่ามิได้มีเหตุผลที่ดีในการรักษาประโยชน์ของลูกค้ำในการปฏิบัติแตกต่างจากคำสั่งของลูกค้ำ ให้ถือว่าบริษัทได้รับอนุญาตให้กระทำเช่นนี้แล้ว

จ) เมื่อบริษัท ต้องกระทำโดยดุลพินิจของตนซึ่งได้รับอนุญาตแล้ว บริษัท จะกระทำได้ดี เพื่อประโยชน์ของลูกค้ำของตน"

ตาม Standard Trading Condition (1984) ได้กำหนดหน้าที่ของลูกค้ำไว้ในข้อ 6 ว่า

"ก) ให้ถือว่าลูกค้ำจะต้องมีความสามารถและมีความรู้ในระดับที่สม เหตุผล ในการที่ตนเองกระทำ รวมทั้งเงื่อนไขในการซื้อขายและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ข) ลูกค้ำจะให้คำสั่งที่เพียงพอ และปฏิบัติได้และบริษัทจะต้องแจ้งให้ลูกค้ำทราบถ้าหากบริษัทพิจารณาคำสั่งดังกล่าวไม่เพียงพอ และไม่อาจปฏิบัติได้"

ในข้อ 9 ว่า

"ค) ลูกค้ำจะชดใช้ให้กับบริษัทในความรับผิดชอบต่อความเสียหายหรือสูญหายค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการกระทำของบริษัท ตามคำสั่งของลูกค้ำหรือเกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขในข้อตกลงมาตรฐานนี้ หรือจากความประมาทของลูกค้ำ

ง) นอกเหนือจากข้อย่อย ลูกค้ำจะชดใช้ให้กับบริษัท ในกรณีที่บริษัทต้องรับผิดชอบ หรืออาจจะต้องรับผิดชอบอันเกิดจากการที่บริษัทปฏิบัติตามคำสั่งของลูกค้ำ"

ในข้อ 10 ได้กำหนดเกี่ยวกับเรื่องภาวะอากาศไว้ว่า

"เว้นแต่จะ เกิดจากความประมาทเลินเล่อของบริษัท ลูกค้ำจะรับผิดชอบ และชดใช้ให้กับบริษัทสำหรับอากาศ ธรรมชาติ การวางประกันและอื่น ๆ ที่คล้ายกันอันเกี่ยวเนื่องกับสินค้า ที่ประเมินโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ รวมทั้งชดใช้ต่อการชำระค่าปรับ ค่าเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวเนื่องกับเรื่องนี้"

ในข้อ 11 ได้กำหนดว่า

"จ) ลูกค้านับรองว่าจะไม่มีผู้ใดมาเรียกร้องใด ๆ ต่อกรรมการลูกจ้าง ผู้ปฏิบัติงานของบริษัทที่ทำให้เกิดหรือจะทำให้เกิดความรับผิดชอบต่อบุคคล อันสืบเนื่องมาจากการกระทำตามเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ฉบับนี้ของบริษัท และถ้าหากมี ลูกค้านับรองจะชดใช้แทน

ฉ) ลูกค้านับรองจะปกป้องบริษัท หรือชดใช้แทนบริษัท อันเกิดจากการเรียกร้องใด ๆ และจากใครก็ตามที่อยู่นอกเหนือจากเงื่อนไข มาตรฐานฉบับนี้และโดยไม่คำนึงว่าการปกป้องและชดใช้แทนเช่นนี้จะครอบคลุมถึงการเรียกร้องที่มาจาก หรือเกี่ยวเนื่องจากการประมาทเลินเล่อหรือการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของบริษัท ผู้ปฏิบัติงาน ผู้รับงานช่วง หรือตัวแทนของตนหรือไม่ และในข้อ 12 ได้กำหนดหน้าที่ของลูกค้านับรองว่า ลูกค้านับรองว่า รายละเอียด ลักษณะของสินค้าที่ได้จัดให้ โดยลูกค้านับรองหรือเพื่อประโยชน์ของลูกค้านับรองจะครบถ้วนและละเอียด"

ในกรณีที่มีการออกของกระทำโดยผู้รับขนส่งหลายทอด จะปรากฏว่าจะรับผิดชอบเสมือนเป็นผู้รับขนส่งเอง การเกี่ยวข้องกับศุลกากรในกรณีที่สินค้าผ่านประเทศ ซึ่งในกรณีนี้หน้าที่ของผู้รับขนส่งหลายทอด ก็คือ การติดต่อกับศุลกากรของประเทศ ซึ่งสินค้าที่ตนรับผิดชอบจะต้องขนส่งผ่านแดนโดยตนต้องค้าประกันต่อศุลกากร รวมทั้งการปฏิบัติตามพิธีการศุลกากรของประเทศที่ตนต้องขนส่งผ่านใน ส่วน (Escap, U.N., vol 2, B)¹⁴

โดยเหตุนี้บทบาทของ ผู้รับขนส่งหลายทอด จึงมีฐานะเป็นตัวการ ซึ่งต่างจากผู้รับจัดการขนส่ง ซึ่งเป็นเพียงตัวแทน ดังนั้นความรับผิดชอบของผู้รับขนส่งหลายทอด จึงมีมากกว่าผู้รับจัดการขนส่ง ซึ่งหนังสือ Use of Maritime Transport : A Guide for Shipper Freight Forwarder and Ship Operator (Escap, U.N., vol 2) ได้เขียนไว้ว่า¹⁵

¹⁴ ฝั่งอ้างอิง หน้า 78

¹⁵ ฝั่งอ้างอิง หน้าเดียวกัน

"ความรับผิดชอบของผู้รับขนส่งหลายทอดจะมีขอบเขตจากเวลาที่รับสินค้า มาอยู่ในความดูแลของตน จนถึงเวลาส่งมอบสินค้า และจะร่วมรับผิดชอบทั้งการกระทำและการละเลยไม่กระทำของลูกจ้างตัวแทนของตน ซึ่งได้กระทำในขอบเขตหน้าที่ของตน ความรับผิดชอบพื้นฐานของผู้รับขนส่งหลายทอด คือ รับผิดชอบต่อการสูญเสียและความเสียหายต่อสินค้าและจากความล่าช้า ในการส่งมอบ ถ้าเหตุการณ์นั้นเกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้าอยู่ในความดูแล เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า เขา (และลูกจ้างหรือตัวแทนหรือบุคคลอื่นเกี่ยวข้องกับเขา) ได้ใช้ทุกมาตรการที่จำเป็นและเหมาะสมเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดเช่นนั้นแล้ว

"ในขณะที่ถ้าเป็นผู้รับจัดการขนส่ง จะถือว่าตนเองเป็น "ตัวกลาง" ระหว่างผู้ส่งสินค้า หรือผู้รับสินค้า กับบุคคลภายนอก เช่น ผู้ขนส่ง ผู้ศุลกากร ฯลฯ ซึ่งปกติ ลูกค้า จะต้องติดต่อเองโดยกระทำในฐานะตัวแทนของลูกค้า โดยไม่ถือเอาตัวเองเป็นตัวการหรือผู้ขนส่ง"

เพราะฉะนั้น ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง จึงจำกัดเพียงแต่การมีความระมัดระวังอย่างสมเหตุผลในการจัดการต่อสินค้า ในความดูแลของตนและไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อสินค้าที่ตนดูแล เว้นแต่ ความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำหรือความผิดพลาดของตน ในขณะที่ ผู้รับขนส่งหลายทอดจะต้องรับผิดชอบในระดับสูงกว่านี้

สำหรับประเทศอังกฤษ หากผู้รับจัดการขนส่งสินค้ารับมอบอำนาจในการออกของโดยตรงแล้ว เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะติดต่อกับพวกนี้โดยตรง ในเรื่องเกี่ยวกับศุลกากรในกรณีเช่นนี้ ผู้รับจัดการขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อสินค้าของตนในความถูกต้องของรายละเอียดในใบขนฯ และการชำระภาษีผิดพลาด อย่างไรก็ตามเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ได้ปกป้องตัวแทนรับขนให้พ้นจากความรับผิดจากข้อเรียกร้องต่าง ๆ อันเกิดจากการได้รับรายละเอียดและมูลค่าของสินค้า ไม่ละเหยียดหรือไม่ครบด้วย

ดังนั้น สำหรับตัวแทนออกของที่ไม่มีระบบการควบคุม ไม่มีระบบการออกใบอนุญาตให้ตัวแทนออกของ ซึ่งมีการใช้ Standard Trading Condition สำหรับผู้รับจัดการขนส่งบังคับ เช่น ประเทศอังกฤษ จึงได้ข้อสรุป ดังนี้

- 1) ผู้รับจัดการขนส่งอาจไม่จำเป็นต้องทำหน้าที่เป็นตัวแทนออกของก็ได้ แต่ถ้าจะทำหน้าที่รับออกของแล้ว ก็ต้องมีข้อตกลงโดยชัดเจน จึงจะทำให้ผู้รับจัดการขนส่งเพิ่ม ความรับผิดชอบมากขึ้น เช่น รับผิดชอบในความเสียหายจากความล่าช้าในการออกของ และความรับผิดชอบต่อการใช้รายละเอียดในใบขนฯ และการชำระภาษีอากรผิดพลาด
- 2) ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งจะมีเพียงกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากการกระทำของตนเท่านั้น ดังนั้นในกรณีที่ความเสียหายไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าเกิดจากการกระทำของผู้รับจัดการขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ กล่าวคือ ภาระการพิสูจน์จะตกเป็นของลูกค้านั่นเอง
- 3) ผู้รับจัดการขนส่ง จะรับผิดชอบ ในเมื่อตนได้ปฏิบัติตามคำสั่งของลูกค้านั้น และ/หรือกระทำแตกต่างจากคำสั่ง แต่ใช้ดุลพินิจแล้วเห็นว่า จะเป็นประโยชน์ที่สุดต่อลูกค้า
- 4) ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นอันเกิดจากการกระทำ เช่น กรณีระบุ รายละเอียดในใบขนสินค้าและเสียหายไม่ถูกต้อง ผู้รับจัดการขนส่งอาจจะพ้นจากความรับผิด ถ้าปรากฏว่า รายละเอียดและมูลค่าของสินค้าที่ตนได้รับไม่ละเอียดและครบถ้วน
- 5) ผู้รับจัดการขนส่งถือตนเป็นเพียงตัวกลางระหว่างผู้ส่งของหรือผู้รับของกับ บุคคลภายนอกอื่น ๆ โดยไม่ถือตนเองเป็นผู้ขนส่งหรือตัวการ จึงถือว่าลูกค้าต้องมีความรู้ความสามารถในธุรกิจของตนและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นเหตุให้ผู้รับจัดการขนส่งสามารถตกลงกับลูกค้าโดยจำกัดความรับผิดชอบของตนได้
- 6) ในกรณีที่สินค้าเสียหายหรือสูญหาย ในระหว่างที่อยู่ในการจัดการของผู้รับจัดการขนส่ง ซึ่งการเสียหายหรือสูญหายนั้นไม่ได้เกิดจากการกระทำของตน ตัวแทนรับขนก็ไม่ต้องรับผิดชอบ เพราะถือเป็นการกระทำที่เกิดจากบุคคลที่ 3

ในกรณีที่ตัวแทนออกของเป็นบุคคลอื่น ซึ่งไม่ใช่ผู้ประกอบการวิชาชีพด้านขนส่งหลักกฎหมายเกี่ยวกับตัวแทน (Agent) ของประเทศอื่น ๆ จะถูกนำมาใช้ ซึ่งประเทศในระบบประมวลกฎหมายส่วนมากก็ใช้กฎหมายเช่นนี้ ไม่ว่าจะมียุทธวิธีให้อินญูต หรือไม่มีก็ตาม กับบุคคลภายนอกแทนตัวการในนามของตนเองเสมือนหนึ่งเป็นตัวการเอง ซึ่งประเทศเหล่านี้ บางประเทศเช่นฝรั่งเศสมีระบบการควบคุมตัวแทนออกของ

2. ตัวแทนออกของในประเทศที่มีระบบการควบคุมฯ หรือระบบการให้อนุญาต

Hill ได้กล่าวไว้ในหนังสือ Freight Forwarder ว่าในประเทศที่มีผู้รับจัดการขนส่ง ทำหน้าที่ตัวแทนออกของด้วยนั้น ถ้าจะทำการออกของด้วยตนเองก็ต้องขอรับอนุญาตจากศุลกากรของประเทศนั้น ๆ ให้ประกอบธุรกิจตัวแทนออกของต่างหาก¹⁶

ในบางประเทศผู้รับจัดการขนส่งทำหน้าที่เป็นตัวแทนออกของ เช่น สหรัฐอเมริกา Standard Trading Condition สำหรับผู้รับจัดการขนส่ง จะกำหนดงานด้านศุลกากรของผู้รับจัดการขนส่งไว้ด้วย โดยศึกษาจาก New York Foreign Freight Forwarder and Brokers Association INC. : Term and Conditions of service, July 1970¹⁷ ที่มีสาระสำคัญในเรื่องหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

1) บริษัทจะไม่ผิดในการสูญหาย ความเสียหาย ค่าใช้จ่ายใด ๆ หรือความล่าช้า ในฐานะผู้รับขน แต่จะรับผิดชอบหน้าที่ บริษัทพึงต้องใช้ความระมัดระวังในการเลือกผู้รับขน ซึ่งบริษัทมีสิทธิ์เลือกได้

2) ในการนำเข้าไปในเวลาที่เหมาะสมก่อนนำสินค้าเข้าเขตศุลกากรของประเทศสหรัฐอเมริกา ลูกค้าน่าจะจัดทำ invoice ตามแบบที่ถูกต้องให้กับบริษัท และ เอกสารจำเป็นอื่น ๆ หรือเป็นประโยชน์ในการเตรียมใบขนศุลกากรสหรัฐฯ รวมทั้งข้อมูลอื่น ๆ ที่จะทำให้อาจกำหนดราคา เพื่อการเสียอากรชนิดของสินค้า และให้เป็นที่ยึดถือตามกฎหมายหรือกฎระเบียบของสหรัฐอเมริกา ถ้าลูกค้าไม่สามารถจัดหาข้อมูลและเอกสารได้ไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วนตามที่ต้องใช้กับใบขนศุลกากร ผิดเวลาอันควรหรือข้อมูลและเอกสารไม่ละเอียดสมบูรณ์ บริษัทมีหน้าที่เพียงการใช้ดุลพินิจที่ดีที่สุด สำหรับสินค้านั้น ๆ ในกรณีที่มีการวางประกันสำหรับการจัดให้มีเอกสาร หรือการกระทำอันหนึ่งอันใด ลูกค้าจะผูกพัน ตามเงื่อนไขที่ได้มีการวางค่าประกันนั้น ๆ แม้ว่าบริษัทจะเป็นผู้ดำเนินการเป็นผู้วางค่าประกันในฐานะตัวการเอง โดยให้

¹⁶สงบ อ้นนคภณท์นัณฑ์ อ้างแล้ว, หน้า 81.

¹⁷สงบ อ้นนคภณท์นัณฑ์ อ้างแล้ว, หน้าเดียวกัน.

ถือว่า บริษัทกระทำในนามของลูกค้าและลูกค้าจะต้องชดใช้แทน และปกป้องบริษัทให้พ้นจากความรับผิดชอบในการกระทำเช่นนั้น

3) ในกรณีส่งออกในเวลาอันควรก่อนการส่งของ ลูกค้าจะจัด commercial invoice ตามแบบที่ถูกต้องให้กับบริษัท รวมทั้งเอกสารจากกงสุล รายละเอียดเกี่ยวกับน้ำหนัก ขนาด ราคาและอื่น ๆ ในภาษาที่บังคับใช้ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา หรือของประเทศที่สินค้านั้นส่งไปถึง

4) ทั้งในกรณีนำเข้าและส่งออก บริษัทจะไม่ต้องรับผิดชอบหรือรับผิดชอบในการชำระภาษีเพิ่ม การถูกลงโทษ การปรับ หรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ นอกจากจะเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือความผิดอื่น ๆ ของบริษัท

5) ลูกค้าจะผูกพันและรับประกันว่า invoice เอกสารต่าง ๆ และข้อมูลทั้งหมดที่เตรียมโดยตนเอง หรือตัวแทนให้กับบริษัท จะละเอียดและถูกต้อง เพื่อใช้ในการส่งออก การทำใบขนสินค้าและอื่น ๆ และลูกค้าตกลงว่าจะชดใช้แทน และปกป้องบริษัทจากการต้องรับผิดชอบในภาษีที่เพิ่ม การถูกลงโทษ การปรับ และค่าใช้จ่าย ต้องเป็นค่าทนาย อันเกิดจากความไม่ละเอียด และครบถ้วน หรือความผิดพลาดในการสำแดง แม้จะไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อของลูกค้าก็ตาม

6) ชื่อเรียกหรือในการสูญหาย หรือเสียหาย ค่าใช้จ่ายหรือการล่าช้า จะกระทำโดยตรง ต่อผู้ขนส่ง คนงานบรรทุกสินค้า ตัวแทนขนส่ง ตัวแทนออกของ ตัวแทนอื่น ๆ ผู้ดูแลสินค้า หรืออื่น ๆ ซึ่งสินค้าอยู่ในอารักขาหรือควบคุมดูแล ในขณะที่เกิดการสูญหาย ความเสียหาย หรือความล่าช้า บริษัทจะไม่รับผิดชอบ หรือรับผิดชอบต่อความเสียหายจากกรณีใด ๆ ก็ตามว่าสินค้านั้นอยู่ในการอารักขา หรือควบคุมดูแลของบริษัท และความเสียหายดังกล่าว พิสูจน์ได้ว่าเกิดจากความประมาทเลินเล่อ แต่ไม่ว่าอย่างไรก็ตาม บริษัท ไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่เสียหายจากการสูญกว่าไรของลูกค้า

จากเงื่อนไขดังกล่าวข้างต้น จะพบว่า เนื้อหาสาระสำคัญเกี่ยวกับความรับผิดชอบ และความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง ตามหลักกฎหมายสหรัฐอเมริกา ในฐานะทำหน้าที่ออกของด้วยนั้น มิได้แตกต่างจากหลักของกฎหมายของประเทศอังกฤษ ในแง่การจำกัดความรับผิดชอบ และคุ้มครองผู้รับจัดการขนส่ง ทั้ง ๆ ที่มีระบบกฎหมายในเรื่องตัวแทนออกของต่างกัน เพียงแต่ว่า หลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกาได้รวมเอาสภาพงานของตัวแทนออกของไว้ด้วยโดย

ถูกต้อง และละเอียดครบถ้วนในด้านเอกสารและรายละเอียด เกี่ยวกับสินค้า โดยบริษัทมีหน้าที่เพียงปฏิบัติหน้าที่ โดยระมัดระวังอย่างสมควร โดยไม่ประมาทเกินไป หรือทำให้เสียหาย รวมทั้งมีสิทธิปฏิบัติหน้าที่ ไม่ตรงกับคำสั่งของลูกค้านำได้ ถ้าบริษัทเห็นสมควรและเป็นประโยชน์ต่อลูกค้า เช่นเดียวกับการปฏิบัติตามในด้านอื่น ๆ

นอกจากนี้ผู้จัดการขนส่งอาจจะทำหน้าที่เป็นตัวแทนออกของด้วยตนเอง หรืออาจจะว่าจ้างผู้ประกอบการวิชาชีพตัวแทนออกของโดยตรง ให้กับลูกค้าของตนได้ ถ้าเป็นในกรณีหลัง ผู้จัดการขนส่งย่อมถือตนเองเป็นเพียงตัวแทน ไม่ถือตนเป็นตัวการในฐานะตัวแทนออกของเอง ซึ่งตนไม่ต้องรับผิดชอบในการกระทำของตัวแทนออกของที่จ้างไว้ เว้นแต่ตนผิดพลาดในการเลือกตัวแทนออกของ

อย่างไรก็ดี โดยที่ประเทศสหรัฐ มีระบบการควบคุม และออกใบอนุญาตให้ตัวแทนออกของ ผู้ที่จะประกอบธุรกิจด้านนี้ รวมทั้งผู้จัดการขนส่งที่จะทำหน้าที่ออกของเอง จะต้องได้รับอนุญาตให้ออกของ (ยกเว้นเจ้าของสินค้าจะออกของให้กับตนเอง) และอยู่ภายใต้กฎหมาย Tariff Act 1930 ภายใต้ United State Code Annotated Title 19 : Customs Duties หัวข้อที่ 1641¹⁸ ฉะนั้น ในกรณีที่ตัวแทนรับขนถ่ายหน้าที่ออกของด้วย ข้อจำกัดความรับผิด ตาม Standard Trading Condition ในส่วนของตัวแทนออกของ จะต้องพิจารณาประกอบกับ Tariff Act 1930 ข้างต้นด้วย

ดังที่ Hill ได้กล่าวไว้แล้วว่า ไม่ว่าจะอย่างไรก็ตามในประเทศที่ระบบให้อุญาต ตัวแทนออกของเป็นกิจกรรมที่แยกออกจากกันกับกิจกรรมของผู้จัดการขนส่ง ดังนั้นหากผู้จัดการขนส่ง เพียงจ้างตัวแทนออกของรับอนุญาตให้ออกของ โดยถือว่าตนกระทำการจ้างแทนตัวการ ผู้จัดการขนส่งดังกล่าวย่อมไม่ถือว่าเป็นตัวแทนออกของ แม้ว่าจะในประเทศนั้น ๆ จะมีระบบการควบคุมและให้อุญาต ก็ตาม

¹⁸ เพิ่งอ้าง, หน้า 83.

ในประเทศที่มีระบบการให้อนุญาตประกอบธุรกิจตัวแทนออกของหน้าที่และความรับผิดชอบของตัวแทนออกของ เช่น เรื่องที่จะกำหนดไว้เป็นการเฉพาะในกฎหมายเกี่ยวกับตัวแทนออกของ หน้าที่ดังกล่าว Hill กล่าวว่ามักจะประกอบด้วย¹⁹

- "1) การเก็บรักษาเอกสารและใบขนสินค้าฯ ที่ผ่านพิธีการศุลกากรแล้ว ที่พร้อมจะให้ตรวจสอบ (ระเบียบของประเทศอินเดีย แคนาดา ประเทศสหรัฐอเมริกา)
- 2) การแจ้งให้ลูกค้าของตนให้ปฏิบัติตามระเบียบกฎหมายศุลกากร ซึ่งหากลูกค้าไม่เชื่อฟัง ให้แจ้งต่อเจ้าพนักงานศุลกากร (ระเบียบของประเทศอินเดีย และแคนาดา)
- 3) การปฏิบัติหน้าที่โดยซื่อสัตย์ซึ้ง การให้ข้อมูลเกี่ยวกับศุลกากรต่อลูกค้าอย่างละเอียดถูกต้องและไม่ปิดบังข้อมูล (ระเบียบของประเทศอินเดีย)
- 4) การรับผิดชอบในด้านเงินต่าง ๆ หรือได้รับจากลูกค้าเพื่อชำระภาษีหรือได้รับคืนจากศุลกากรเพื่อจ่ายคืนลูกค้า "

ส่วนความรับผิดชอบของตัวแทนออกของมักจะประกอบด้วย

- "1) การจัดหาหนังสือมอบอำนาจของลูกค้าซึ่งมอบหมายให้ตนออกของ ซึ่งหากมีการกระทำโดยปราศจากอำนาจก็อาจมีการปรับได้ (ระเบียบของประเทศออสเตรเลีย)
- 2) การร่วมรับผิดชอบในค่าภาษีอากร หรือค่าปรับกับเจ้าของสินค้า หากตนได้กระทำการเพื่อประโยชน์ของลูกค้าโดยมิชอบ"

กรณีประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งใช้ระบบควบคุมการประกอบกิจการตัวแทนออกของ

หลักเกณฑ์ทั่วไปของประเทศที่มีระบบการควบคุมและออกใบอนุญาต ก็คือ ไม่ว่าจะ เป็นประเทศที่เป็น Common Law หรือ Civil Law ผู้ที่จะประกอบอาชีพตัวแทนออกของได้ จะต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐบาลภายใต้เงื่อนไขอันเข้มงวด เว้นแต่ ผู้นำเข้าจะทำการออกของให้

¹⁹ ฝั่งอ้างอิง, หน้า 84.

กับสินค้าของตนเอง ซึ่งประเทศเหล่านี้จะออกกฎหมายควบคุมเป็นกฎหมายแม่ (ACT) โดยมีรายละเอียดบัญญัติเป็นกฎหมายลูกอีกที ในขณะที่เดียวกัน ในด้านเงื่อนไขกำหนดการให้อนุญาต การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ การใช้มาตรการลงโทษ ของประเทศเหล่านี้ จะมีคล้ายคลึงกัน และสำหรับประเทศสหรัฐอเมริกาไม่มีประเด็นในแง่กฎหมายบังคับใช้ ที่น่าสนใจดังนี้²⁰

- ก) หน่วยงานที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลและกำกับ
 - ข) หลักเกณฑ์ในเรื่องคุณสมบัติของตัวแทนออกของและกระบวนการให้อนุญาต
 - ค) ข้อกำหนดในเรื่องบทบาทหน้าที่ของตัวแทนออกของ
 - ง) หน้าที่ และความรับผิดชอบของตัวแทนออกของ
 - จ) มาตรการลงโทษ หรือคุ้มครองรัฐและเจ้าของสินค้า (ถ้ามี)
- ก. หน่วยงานที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลและกำกับ

ตาม Tariff Act of 1930 Section 1641 Section B กำหนดให้ธุรกิจออกของต้องได้รับอนุญาต (license) จากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (Secretary of the Treasury) เพื่อขอทำธุรกิจนี้ โดยต้องมีคุณสมบัติต่าง ๆ และผ่านขั้นตอนตามที่กำหนด กฎหมายได้กล่าวไว้ ดังนี้

"Section D. ให้อำนาจรัฐมนตรีในการกำหนดโทษปรับ หรือลงโทษ โดยการเพิกถอนการอนุญาต หรือใบอนุญาต กับตัวแทนออกของที่ถูกกล่าวหาว่า กระทำผิด หรือไม่มีความสามารถ หรือไม่ซื่อสัตย์ หรือไม่กระทำตามกฎหมาย

Section F. ได้ให้อำนาจรัฐมนตรีออกกฎข้อบังคับ เกี่ยวข้องกับธุรกิจของตัวแทนออกของซึ่งรัฐมนตรีอาจจะเห็นว่า จำเป็นในการปกป้องผู้นำเข้า และรายได้ของรัฐ รวมทั้งการกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับนี้ และตามเงื่อนไขของกฎหมายไป

²⁰ เฟ็งอ้าง, หน้า 85-94.

Section H. ได้ให้อำนาจรัฐมนตรี ในการกำหนดอัตราค่าบริการของตัวแทนออกของที่เหมาะสมกับค่าใช้จ่าย และต้นทุนของผู้ประกอบอาชีพนี้

ดังนั้นกฎหมายในเรื่อง Customs Brokerage ของสหรัฐอเมริกา กระทรวงการคลัง และหน่วยงานศุลกากร จะเป็นผู้มีอำนาจในการกำกับดูแล โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงจะเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่โดยตรง

ข. หลักเกณฑ์ในการกำหนดคุณสมบัติของตัวแทนออกของและกระบวนการให้ใบอนุญาต

ตาม Tariff Act 1930 Section 1641 รัฐมนตรีได้ออกกฎข้อบังคับเกี่ยวกับคุณสมบัติของตัวแทนออกของ ทั้งได้รับการอนุญาตให้ประกอบอาชีพนี้ได้ ไว้ในกฎข้อบังคับ ใน Subpart B- เรื่องระเบียบการขออนุญาต หรือใบอนุญาต ข้อ 111.11 ไว้ดังนี้

"1) ถ้าเป็นบุคคลธรรมดา

1.1) ต้องเป็นพลเมืองสหรัฐฯ แต่ต้องไม่ใช่เจ้าหน้าที่หรือลูกจ้างของสหรัฐฯ (หมายถึง ของรัฐ-หมายเหตุผู้เขียน)

1.2) มีอายุไม่น้อยกว่า 21 ปี

1.3) ต้องมีลักษณะทางจริยธรรมที่ดี

1.4) ต้องผ่านการสอบเมื่อแน่ชัดว่า มีความรู้ที่เพียงพอเกี่ยวกับกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง, กฎระเบียบปฏิบัติ การบันทึกบัญชี การบัญชี และเรื่องอื่น ๆ ที่เหมาะสมต่อการให้บริการที่มีคุณภาพต่อผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ความรู้ที่ถือว่าเป็นที่พอใจคือ จะต้องสอบให้ได้ คะแนนไม่ต่ำกว่า 75%

2) ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วน

2.1) จะต้องมีส่วนหุ้น ห้างหุ้นส่วนที่เป็นตัวแทนออกของรับอนุญาต

2.2) จะต้องมีสำนักงาน ในเขตพื้นที่ที่มีสำนักงานเขตที่ตนได้ขอรับอนุญาต ซึ่งเป็นเขตพื้นที่ที่ตน หรือลูกจ้าง ภายใต้การบังคับบัญชา หรือการควบคุมอย่างรับผิดชอบ ของหุ้นส่วน ที่เป็นตัวแทนออกของรับอนุญาตต้องปฏิบัติ

3) ถ้าเป็นสมาคมหรือบริษัทจะต้อง

3.1) มีวัตถุประสงค์ในการทำธุรกิจ ตัวแทนออกของ

3.2) มีเจ้าหน้าที่อย่างน้อย 1 คน เป็นตัวแทนออกของรับอนุญาต

3.3) มีและจะคงไว้ซึ่งสำนักงานในเขตพื้นที่ที่มีสำนักงานศุลกากรเขต ตั้งอยู่ กิจกรรมศุลกากรจะต้องปฏิบัติโดยตัวแทนรับอนุญาต หรือลูกจ้างที่ทำงานในการบังคับบัญชา และการควบคุมอย่างรับผิดชอบของ เจ้าหน้าที่ที่เป็นตัวแทนออกของขอรับอนุญาต"

กฎหมายสหรัฐอเมริกา ได้อธิบายความหมายของคำว่า "การบังคับบัญชา และการควบคุมอย่างรับผิดชอบ (Responsible Supervision and Control) ไว้ หมายถึง ว่าจะระดับในการบังคับบัญชาและควบคุมที่จำเป็น เพื่อให้แน่ใจว่า ลูกจ้างจะให้บริการที่มีคุณภาพ ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร เท่ากับตัวแทนออกของรับอนุญาต ปัจจัยในการพิจารณาว่าจะไร จจำเป็นในการรักษาไว้ซึ่งการบังคับบัญชาและการควบคุมอย่างรับผิดชอบ แตกต่างกันไปแล้วแต่ สถานการณ์ แต่โดยพื้นฐาน ปัจจัยเหล่านี้ มักจะได้แก่ 1) การได้ติดต่อกับสำนักงานรัฐอนุญาต อย่างสม่ำเสมอ ของตัวแทนออกของรับอนุญาต 2) การฝึกอบรมต่อลูกจ้าง 3) การออกของ การแนะนำ และแนวปฏิบัติหน้าที่ เป็นลายลักษณ์อักษร ให้กับลูกจ้าง 4) ปริมาณและลักษณะ ของธุรกิจของผู้รับอนุญาต 5) อัตราที่การปฏิบัติพิธีการได้รับการปฏิเสธ 6) การมีกฎระเบียบ ศุลกากรที่กีดอัตราศุลกากรของสหรัฐ เอกสารเกี่ยวกับศุลกากรที่ทันสมัยตลอด 7) ตัวแทนอนุญาต ที่มีเวลา เพื่อการปรึกษาหารือของลูกจ้าง เมื่อจำเป็น ขอการตรวจสอบและทบทวนการปฏิบัติ หน้าที่ของลูกจ้าง โดยตัวแทนรับอนุญาตอย่างสม่ำเสมอ 8) ความตั้งใจจริงในการปฏิบัติหน้าที่ ของตัวแทนออกของรับอนุญาต ในองค์การธุรกิจนั้น"

ค. ขั้นตอนและกระบวนการใ้ใบอนุญาตของกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา

ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา จะมีขั้นตอน 2 ขั้นตอนในกระบวนการใ้การอนุญาต ตาม Regulation Providing for the Licensing Subpart B: Procedure to obtain License ไว้ดังนี้

ขั้นตอนแรก รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังจะใ้การอนุญาต (licensing) ผู้ประกอบการก็จ้ ซึ่งจะต้องครบกำหนดเงื่อนไขและคุณสมบัติตามระบบที่วางไว้

ขั้นตอนที่สอง เมื่อใ้รับการอนุญาตตามขั้นตอนแรกแล้ว ผู้ประกอบการก็จ้จะต้องขอใบอนุญาตใ้ประกอบการอาชีพต่อศุลกากร เขตพื้นที่ที่ตนประสงค์จะปฏิบัติตน ทั้งนี้มีหลักเกณฑ์อยู่ว่า ผู้ประกอบการอาชีพในเขต จะต้องมีส่วนงานปฏิบัติงานที่มีการว่าจ้างตัวแหนดอกของรับอนุญาตที่เป็นบุคคลธรรมดาในเขตพื้นที่นั้น ๆ หรือมีความสามารถในการควบคุมบริการ การปฏิบัติงานในเขตพื้นที่นั้น ๆ ด้วย

ตามข้อ 111.12 การขอรับอนุญาต (licensing) กำหนดกระบวนการขั้นตอนซึ่งสรุปในสาระสำคัญได้ดังนี้

"1) ผู้ยื่นแบบคำขอพร้อมค่าธรรมเนียมถ้าเป็นบริษัทจะต้องแนบรายละเอียดของบริษัท (ระเบียบข้อบังคับ หลักเกณฑ์ ฯลฯ) โดยยื่นต่อผู้อำนวยการเขตพื้นที่ซึ่งตนประสงค์จะประกอบการอาชีพ

2) การทำการสอบ ผู้ขอรับอนุญาตที่เป็นบุคคลธรรมดา จะต้องทำการสอบในเรื่อง กฎหมายศุลกากรและกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง การลงรายการบัญชี และการบัญชี และเรื่องอื่น ๆ ที่ควรจะทดสอบ และจะต้องสอบความพร้อมในการใ้บริการอย่างมีคุณค่าต่อผู้นำเข้า และผู้ส่งออก ซึ่งสถานที่เตรียมการสอบและวัดผลจะกระทำที่สำนักงานใหญ่ของ U.S. Customs Service

3) เกณฑ์ในการวัดผลสอบ : ผู้สอบข้อเขียนได้คะแนน 75% ขึ้นไป จึงถือว่าสอบผ่าน ซึ่งคณะกรรมการ (Commissioner) จะแจ้งผลและส่งคำขอนี้ให้กับผู้อำนวยการ เขตพื้นที่ เพื่อดำเนินการต่อไป

4) เมื่อผู้ขอการอนุญาต สอบผ่านข้อเขียนแล้ว ผู้อำนวยการเขตพื้นที่จะจัดให้มีการตรวจสอบโดยคณะทำงานพิเศษว่าผู้ขอซึ่งผ่านแล้ว มีคุณสมบัติดังต่อไปนี้หรือไม่

- 4.1) คำขอต้องถูกต้องและละเอียดถี่ถ้วน
- 4.2) ความสมบูรณ์แบบและครบถ้วนของกิจการในการประกอบอาชีพนี้
- 4.3) กรณีที่ผู้ขอเป็นบุคคลธรรมดา (รวมทั้งผู้เป็นสมาชิกในองค์การธุรกิจที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจนี้) บุคคลิกและความน่าเชื่อถือของผู้ขอ"

"เมื่อคณะทำงานพิเศษได้ข้อสรุปแล้วจะรายงานต่อผู้อำนวยการเขตพื้นที่ ผู้ซึ่งจะรายงานต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาว่าจะอนุญาตหรือไม่ ในกรณีดังต่อไปนี้ เป็นส่วนหนึ่งที่จะปฏิเสธไม่ให้อนุญาต

- 4.4) อาจจะมีเหตุใด ๆ ที่จะทำให้มีการระงับการให้หรือ เพิกถอนการให้อนุญาตตาม Section 111.53
- 4.5) มีคุณสมบัติไม่ครบตาม Section 111.11
- 4.6) ไม่สามารถมีกิจการโดยสมบูรณ์แบบ และครบถ้วน และมีบุคคลิกและความน่าเชื่อถือ
- 4.7) จงใจให้รายละเอียดที่เป็นเท็จในคำขอ
- 4.8) มีการกระทำใด ๆ ซึ่งถือได้ว่าไม่ยุติธรรมในกิจกรรมทางธุรกิจ ตามมาตรฐานที่ยอมรับได้
- 4.9) ขาดความน่าเชื่อถือที่มาจากการกระทำผิดทางอาญา ความไม่ซื่อสัตย์ ไม่มีจริยธรรม หรือการมีประวัติเช่นนั้น

5) ในกรณีที่คณะกรรมการให้อนุญาตประกอบกิจการของตัวแทนออกของที่เป็นบุคคลธรรมดา ซึ่งเป็นสมาชิกขององค์กรธุรกิจใด การอนุญาตจะออกให้ในนามของบุคคลธรรมดานั้น ๆ ไม่ใช่ในฐานะสมาชิกขององค์กรธุรกิจนั้น ๆ"

สำหรับการขอใบอนุญาต (permit) นั้น เมื่อผู้ได้รับการอนุญาต (license) แล้วจะต้องขอใบอนุญาต (permit) โดยยื่นขอต่อผู้อำนวยการเขตพื้นที่ที่ตนได้ยื่นคำขอไว้ครั้งแรก ซึ่งจะต้องมีเงื่อนไขว่า บุคคลซึ่งตั้งใจจะประกอบอาชีพในเขตพื้นที่ที่ เช่นว่า และบุคคลซึ่งอยู่ในเงื่อนไขบังคับในการขออนุญาตนี้ นอกจากนี้ ผู้ขอจะขอประกอบอาชีพนอกเขตพื้นที่ที่ต้องได้ยื่นคำขออนุญาตไว้ก็ได้ ถ้าสามารถแสดงให้เห็นว่า มีความพร้อมที่จะปฏิบัติตามที่นั้น ๆ โดยไม่ต้องมี license สำหรับเขตพื้นที่สองนั้น

บรรทัดฐานในการให้ใบอนุญาต (permit) มีว่า จะต้องมีการบังคับบัญชา และการควบคุมอย่างรับผิดชอบ (responsible supervision and control) ซึ่งผู้ขอจะต้องมีสถานประกอบกิจการภายในเขตพื้นที่ที่ตนทำงาน และผู้ขอจะต้องทำการบังคับบัญชา และควบคุมอย่างรับผิดชอบต่อสำนักงานนั้น

ง. หน้าทีและความรับผิดชอบของตัวแทนออกของ

"1) หน้าทีในการจัดให้มีและรักษาเอกสาร ข้อมูล รายละเอียดตามแบบฟอร์มที่รัฐกำหนด รวมทั้งจัดให้มีและรักษาซึ่งเอกสารเพิ่มเติม ซึ่งอาจกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ เอกสาร ข้อมูล รายละเอียดที่ต้องมี จะประกอบด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับสถานะการเงินและการหมุนเวียนของเงิน ใบขนสินค้าทุก ๆ ฉบับพร้อมเอกสารหรือข้อมูลแนบ เอกสารการสื่อสารติดต่อระหว่างตนกับบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจทางนี้ เอกสารเหล่านี้จะเก็บอย่างถูกต้อง ครบถ้วนเป็นระบบระเบียบเรียบร้อยและพร้อมให้ผู้ตรวจสอบเอกสาร อาจเก็บในรูปของ microfilm ก็ได้ และเอกสารจะต้องเก็บไว้ไม่น้อยกว่า 5 ปี หลังจากวันที่ใบขนสินค้าหรือวันที่ขนของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน

เอกสารข้อมูลดังกล่าวตามวรรคก่อนก็จะถือเป็นความลับซึ่งไม่ให้เปิดเผยให้ผู้ใด ยกเว้นให้ลูกค้าออกของและผู้ว่าราชการเขตซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2) หน้าที่ในการควบคุมกำกับ

2.1) ตัวแทนออกของที่ประกอบธุรกิจเป็นการส่วนตัวหรือ เป็นสมาชิก ขององค์กรธุรกิจ จะทำการควบคุม และกำกับดูแลโดยรับผิดชอบในกิจกรรมของตนเอง

2.2) จะให้ข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับลูกจ้างของตนซึ่งได้รับใบอนุญาต ให้เป็นตัวแทนออกของบุคคลธรรมดา และรายชื่อลูกจ้างอื่น ๆ ที่มีรายละเอียด วัน เดือน ปี เกิด ที่อยู่เก่าและใหม่ ในกรณีที่มีการจ้างลูกจ้างใหม่ ก็ต้องแจ้งรายละเอียดเช่นว่านั้น ถ้ามีการเลิกจ้าง ลูกจ้างคนใด ก็ต้องแจ้งเช่นกัน และถ้าเป็นการเลิกจ้างลูกจ้างซึ่งเป็นผู้มีใบอนุญาต จะต้องรายงาน ต่อคณะกรรมการ (Commissioner) โดยด่วน การให้ข้อมูลรายละเอียดดังกล่าวของตัวแทนออก ของ ถ้าไม่ถูกต้อง เพราะลูกจ้างเป็นผู้ให้ข้อมูลก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

3) การปฏิบัติหน้าที่โดยขยันขันแข็งในการแจ้งข่าวสาร และการให้รายละเอียด ในเรื่องเกี่ยวกับการออกของต่อลูกค้า และการชำระภาษีอย่างรวดเร็วเมื่อได้รับเงินค่าภาษีจาก ลูกค้าแล้ว ถ้าหากได้รับเงินมาเกินจากค่าภาษีที่ควรเสีย หรือได้รับมาแล้วไม่ต้องชำระภาษี ต้อง แจ้งให้ลูกค้าทราบอย่างเป็นทางการเป็นลายลักษณ์อักษรว่า เงินภาษีที่ได้จ่ายไว้กับตัวแทนออกของไม่ได้ทำให้ ผู้นำเข้าจะพ้นความรับผิดชอบจากค่าภาษีอากร ตราบใดที่ตัวแทนออกของยังไม่ได้ชำระภาษีนี้นั้นให้รัฐ

4) การไม่กระทำการขัดประโยชน์

4.1) ตัวแทนออกของที่เป็นอดีตเจ้าหน้าที่ หรือลูกจ้างของรัฐจะไม่ทำ หน้าที่เป็นตัวแทนให้กับลูกค้า ในเรื่องที่ตนเองอาจให้ข้อเสนอแนะ หรือความรู้ในฐานะที่ตนเคยเป็น เจ้าหน้าที่ของรัฐได้

4.2) ตัวแทนออกของจะไม่ช่วยเหลือ หรือรับความช่วยเหลือ หรือรับ ทหารบริการร่วมกับบุคคลซึ่งเคยเป็น เจ้าหน้าที่หรือลูกจ้างของรัฐในเรื่องที่ยังคงค้างปฏิบัติการ

อยู่กับพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งบุคคลผู้นั้นอาจให้ชื่อแนะนำ หรือความรู้ในฐานะที่ตนเองเคยเป็นเจ้าหน้าที่รัฐได้

4.3) ตัวแทนออกของหรือลูกจ้างของตน หากเป็นผู้นำเข้าเองจะไม่รับทำการออกของให้กับผู้นำเข้าอื่น ซึ่งนำเข้าสินค้าชนิดเดียวกับตน เว้นแต่ผู้นำเข้านั้นได้รู้ถึงเรื่องนี้อย่างเต็มที่

5) ข้อห้ามไม่ให้ตัวแทนออกของกระทำ

5.1) ตัวแทนออกของจะ ไม่ยื่นหรือจัดหาหรือช่วยให้มีการยื่นในภาษีเรียกหรือใด ๆ หรือการยื่นเอกสารใด ๆ ซึ่งรู้ว่าเป็นข้อมูลไม่ถูกต้องต่อกระทรวงการคลังหรือผู้แทน

5.2) ตัวแทนออกของจะ ไม่จัดหาหรือพยายามจัดหาไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม ซึ่งข้อมูลจากการบันทึกของรัฐหรือแหล่งข้อมูลอื่น ๆ โดยไม่ชอบ

5.3) ตัวแทนออกของจะ ไม่ใช้อำนาจ หรือพยายามใช้อิทธิพลต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ต่อเรื่องที่ยังอยู่ในการพิจารณาของกระทรวงการคลัง โดยใช้การข่มขู่ การกล่าวหาอย่างผิด ๆ การบังคับการเสนอร่างวัลหรือสินบนใด ๆ

5.4) ตัวแทนออกของจะ ไม่รับเอา หรือเรียกร้องขอค่าตอบแทนหรือค่าบริการส่วนที่สูงกว่าที่ควรจะเป็น จากนายความหรือลูกค้าของตน ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม ในกรณีที่ผู้นำเข้าหรือนายความไม่มีคดีอยู่ในพิจารณาของศาล

5.5) ตัวแทนออกของจะ ไม่ยอมให้ บุคคลอื่นอ้างสิทธิ์ที่ได้รับอนุญาต ใบอนุญาตหรือตนเอง ในการประกอบกิจการออกของ รวมทั้งโดยบุคคลซึ่งถูกระงับใบอนุญาตแล้ว ยกเว้นจะเป็นการกระทำของลูกจ้าง ซึ่งได้รับการมอบอำนาจจากตัวแทนออกของโดยตรง

5.6) ตัวแทนออกของจะ ไม่ยื่นสำแดงเท็จโดยจงใจ หรือสำแดงให้เจ้าหน้าที่เข้าใจผิด หรือแสดงตัวต่อลูกค้าของตนว่าตนสามารถได้รับการอนุเคราะห์เป็นพิเศษจากเจ้าหน้าที่กระทรวงการคลัง

5.7) ตัวแทนออกของจะไม่จงใจทำการดังต่อไปนี้

5.7.1) รับว่าจ้างออกของไม่ว่าในรูปแบบทางธุรกิจใดให้กับบุคคลผู้ซึ่งไม่น่าเชื่อถือ หรือผู้ซึ่งใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจออกของถูกเพิกถอน อยู่ระหว่างการระงับใช้ หรือถูกยกเลิกโดยเจตนา

5.7.2) ช่วยเหลือธุรกิจออกของของบุคคลเช่นว่านั้น

5.7.3) ว่าจ้าง หรือรับความช่วยเหลือจากบุคคลเช่นว่านั้น

5.7.4) มีประโยชน์ร่วมในค่าบริการกับบุคคลเช่นว่านั้น

5.7.5) อนุญาตบุคคลเช่นว่านั้น เข้ามาร่วมทุนในธุรกิจ หรือ

ควบคุมธุรกิจการออกของของตน

ทั้งนี้ไม่ตัดสิทธิ์ตัวแทนออกของที่จะให้บริการแก่ผู้นำเข้า หรือผู้ส่งออก ผู้ซึ่งเคยมีพฤติการณ์เช่นว่านั้น

6) หน้าที่ที่พึงปฏิบัติต่อลูกค้า

"6.1) ตัวแทนออกของจะไม่ปิดบังข้อมูลที่พึงรู้ ไม่ให้ลูกค้าได้รับรู้ในเรื่องการศุลกากร โดยจะรายงานข้อมูลที่ถูกต้องให้กับลูกค้าและจะไม่จงใจให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร อย่างผิดพลาด

6.2) ในกรณีที่ลูกค้าไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย หรือผิดพลาด หรืองดเว้นไม่กระทำการที่ลูกค้าต้องปฏิบัติตามกฎหมายตัวแทนออกของจะต้องรีบแจ้งให้ลูกค้าทราบข้อเท็จจริงนี้

6.3) ตัวแทนออกของจะไม่แนะนำลูกค้าในแผนการซึ่งรู้ว่าผิดกฎหมายในการหลบเลี่ยงการชำระภาษีอากร หรือเงินได้อื่น ๆ ที่มีต่อรัฐ"

7) การจำกัดความรับผิด

"ตัวแทนออกของจะไม่จำกัดความรับผิดของตนต่อลูกค้า ในกรณีที่ตนกระทำการโดยผิดพลาดหรือ ประมาทเลินเล่อ และห้ามไม่ให้ตัวแทนออกของทำสัญญากับลูกค้า โดยมีข้อตกลงจำกัดความรับผิด ดังกล่าว"

8) การร่วมรับผิดในภาษีอากรที่ขาด

ตามกฎหมาย Tariff Act 1930 หมวดที่ 1483 ได้เคยกำหนดไว้ว่า ตัวแทนออกของจะต้องรับผิดในภาษีอากรที่ขาด ภายหลังเมื่อได้มีการวางค้ำประกันแล้ว หรือเกิดจากการสำแดงราคาต่ำกว่าเป็นจริง (Under value) รวมถึง ผู้รับจัดการขนส่งซึ่งทำหน้าที่นี้ด้วย แต่ทั้งนี้ ต้องเป็นกรณีที่ตัวแทนออกของนั้นกระทำความผิดในฐานะเป็นผู้รับตราส่งเอง หรือกระทำการในฐานะตัวการ

จ) มาตรการลงโทษและการคุ้มครองรัฐ หรือผู้นำเข้า

1) ตาม Tariff Act 1930 หมวดที่ 1641 และตาม Procedure to Obtain License or Permit Section 111.53 ได้กำหนดเกณฑ์พิจารณา ในกรณีจะมีการลงโทษตัวแทนออกของไว้ดังต่อไปนี้

"1.1) ได้ทำหรือทำให้เกิดการยื่นเสนอข้อมูลเอกสารใด ๆ เพื่อการขออนุญาต หรือขอใบอนุญาตที่ผิดหรือทำให้หลงผิด ต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร

1.2) ได้กระทำการภายหลังได้ขออนุญาตหรือในการทุจริต ฉ้อโกง ซึ่งเกี่ยวข้องกับการนำเข้า และการส่งออก หรือในขณะปฏิบัติหน้าที่ในทางศุลกากร หรือเกี่ยวข้องในการลักขโมย การปล้น การโกง การปลอมแปลง การยักยอก ฯลฯ

1.3) ละเมิดกฎระเบียบข้อบังคับศุลกากร

1.4) สั่งการข่มขู่ จัดหา หรือให้สินบนเพื่อให้มีการทุจริต โดยบุคคลใด

บุคคลหนึ่ง

1.5) ได้ว่าจ้างผู้ซึ่งเคยทุจริต ฉ้อโกง

1.6) ฉ้อโกง ข่มขู่ลูกค้า หรือทำให้ลูกค้าหลงผิด"

2) ในกฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดมาตรการลงโทษไว้ดังนี้

"2.1) การปรับ ซึ่งโทษปรับได้กำหนดไว้สูงสุดไม่เกิน US \$30,000 ต่อการกระทำที่ละเมิดต่อกฎหมายนี้ หรือ

2.2) การเพิกถอนการอนุญาต หรือระงับการอนุญาตซึ่งควรจะเป็น มาตรการที่สอง ซึ่งถ้าเป็นกรณีเพิกถอนใบอนุญาต ผู้ถูกเพิกถอนจะไม่มีสิทธิได้ใบอนุญาตเลย เป็นเวลา 5 ปี ภายหลังจากที่ถูกเพิกถอน"

กรณีประเทศญี่ปุ่น

ระบบการให้ใบอนุญาตประกอบธุรกิจตัวแทนออกของของประเทศญี่ปุ่น²¹

ก) หลักเกณฑ์ในการให้ใบอนุญาต

ภายใต้กฎหมาย Customs Brokerage Act 1967 ของญี่ปุ่น บุคคลใด ต้องการจะเปิดกิจการตัวแทนออกของ จะต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมศุลกากร เมื่อยื่นคำร้องขอเปิดกิจการแล้ว อธิบดีกรมศุลกากรจะพิจารณาคำร้องจากหลักเกณฑ์ต่อไปนี้

1) กิจการของผู้ที่จะขอเปิดนั้น สามารถมีแนวโน้มที่จะควบคุมบริหารให้ ดำเนินการไปด้วยดีได้หรือไม่

2) ผู้ยื่นคำขอมีความสามารถในการจ้างคนทำงานและมีหลักทรัพย์ต่าง ๆ มั่นคงหรือไม่เพียงใด

²¹ เพิ่งอ้าง, หน้า 95-98.

3) ในเขตท้องที่นั้น ๆ มีความจำเป็นต้องเปิดกิจการตัวแหนดนอกของอีกหรือไม่ และพิจารณาว่าปริมาณงานในเขตที่จะขอเปิดมีจำนวนมากเพียงพอหรือไม่

4) ผู้ยื่นคำขอเปิดกิจการตัวแหนดนอกของนั้น มีผู้เชี่ยวชาญทางศุลกากรที่ได้รับอนุญาต (Registered Customs Specialist) ประจำอยู่หรือไม่

กรมศุลกากรจะไม่อนุญาต หากเงื่อนไขทั้ง 4 ข้อดังกล่าวข้างต้นไม่เป็นที่พอใจ

ข) คุณสมบัติของตัวแหนดนอกของที่จะขออนุญาตได้

1) บรรลุนิติภาวะ

2) สอบผ่านวิชาว่าด้วยกฎหมายศุลกากร ระเบียบและพิธีการศุลกากร ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ)

3) ได้รับใบอนุญาตจากกรมศุลกากรให้ประกอบกิจการเป็นตัวแหนดนอกของหลังจากที่ผ่านการสอบ ตามข้อ 2

4) นำใบอนุญาต ตามข้อ 3 ไปขึ้นทะเบียนประกอบกิจการ

5) การขึ้นทะเบียนประกอบกิจการ ตามข้อ 4. ต้องกระทำในรูป (นิติบุคคล) สำนักงาน โดยแต่ละสำนักงานจะต้องมีผู้อำนวยการศุลกากร (Customs Specialist) เป็นที่ปรึกษาไม่น้อยกว่าสำนักงานละ 1 คน

6) ผู้อำนวยการศุลกากร จะต้องสอบผ่าน Customs National Examination และได้ขึ้นทะเบียนกับกรมศุลกากรเป็นผู้อำนวยการแล้ว

ค) กระบวนการปฏิบัติหน้าที่ของตัวแหนดนอกของ

การดำเนินงานด้านศุลกากรนั้น จะต้องเป็นไปตามกฎหมายกรมศุลกากร ซึ่งจะประกอบด้วยระบบศุลกากร ระเบียบขั้นตอนต่าง ๆ พิธีการในการผ่านใบสินค้าขาเข้า-ขาออก เป็นต้น และเพื่อให้เป็นที่แน่ใจว่าศุลกากรสามารถเก็บภาษีอากรได้เต็มเม็ดเต็มหน่วย การนำสินค้าเข้า-ออกนอกประเทศได้ปฏิบัติถูกต้อง

อย่างไรก็ตามประเทศญี่ปุ่นมีความก้าวหน้ามากในการใช้ระบบสารสนเทศ
เข้ามาช่วยอำนวยความสะดวกและประกันความถูกต้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำเข้าทาง
อากาศยาน ซึ่งมีกระบวนการดังนี้

เมื่อผู้นำเข้าสินค้าเข้ามาทางอากาศยาน โดยมีตัวแทนออกของ (customs
broker) เป็นผู้ดำเนินการแทน ก็จะรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ รวมทั้งต้องให้ Customs Specialist
ซึ่งเป็นบุคคลซึ่งได้รับอนุญาตตามกฎหมายญี่ปุ่นคล้ายกับผู้สอบบัญชีตรวจสอบข้อมูลต่าง ๆ ก่อน (ถ้า
เป็นการผ่านพิธีการโดยยื่นใบขนสินค้าก็ต้องให้ Customs Specialist ตรวจสอบลงนามก่อนยื่น
ศุลกากร) แล้วจึงจะบรรจุข้อมูลเข้าเครื่อง Terminal ณ ที่ทำการของตนนำเข้าไปยังศูนย์
ศูนย์จะส่งต่อไปยัง Terminal ของศุลกากร ศุลกากรก็จะได้รับข้อมูลต่าง ๆ เมื่อตรวจสอบแล้ว
ก็จะอนุมัติการนำเข้า-ส่งออก หรืออนุมัติคำร้องต่าง ๆ ผ่านกลับมายังตัวแทนออกของโดยจะใช้
เวลาเพียงไม่กี่นาทีเท่านั้น ก็สามารถผ่านพิธีการต่าง ๆ ได้โดยสะดวกรวดเร็ว และถูกต้อง

ระบบพิธีการผ่านพิธีการศุลกากรโดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์โดย NACCS
Operations Organization เป็นศูนย์กลางในการดำเนินการ นับเป็นวิวัฒนาการและ
การใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและทันสมัย เข้ามาช่วยในการดำเนินงานด้านศุลกากรทำให้สามารถ
ต่อสู้กับปัญหาต่าง ๆ อำนวยความสะดวกแก่ผู้นำเข้า และส่งออกประหยัดเวลาและกำลังเจ้าหน้าที่
ทั้งยังสามารถตรวจสอบและควบคุม ทำให้มีข้อผิดพลาดในการดำเนินงานน้อยมากจนแทบจะไม่มีเลย

ง) การกำหนดอัตราค่าบริการ

นอกจากนี้กฎหมายยังได้กำหนดอัตราค่าบริการ ที่ผู้ประกอบการจะเรียก
เก็บจากผู้ว่าจ้างไว้ตามปริมาณของสินค้าและสภาพการณ์ ในการผ่านพิธีการศุลกากรอัตราค่า
บริการที่ว่่านี้ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งกรมศุลกากรญี่ปุ่นจะ
ประกาศเป็นคราว ๆ ไป

จ) การกำหนดโทษตามกฎหมายควบคุมตัวนอกของ

ในกรณีที่ผู้ประกอบการ กระทำการละเมิดกฎหมายศุลกากร อธิบดีกรมศุลกากรมีอำนาจเพิกถอนใบอนุญาตหรือห้ามประกอบกิจการเป็นระยะเวลาตามที่เห็นสมควร นอกเหนือไปจากความผิดที่จะได้รับตามกฎหมายศุลกากรหรือกฎหมายอื่น

กฎหมาย Customs Brokerage ให้อำนาจอธิบดีกรมศุลกากรลงโทษกิจการที่กระทำผิดกฎหมาย Customs Brokerage โดยการตั้งเงื่อนไขการให้หยุดดำเนินการบางส่วนหรือทั้งหมด เป็นเวลาไม่เกิน 1 ปี หรือการยกเลิกใบอนุญาต

ฉ) การบังคับใช้กฎหมายควบคุมตัวนอกของ

กฎหมายศุลกากรญี่ปุ่น ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ศุลกากร ในการสืบสวนสอบสวน การกระทำผิดทางศุลกากร เช่นเดียวกับให้อำนาจในการยึดสิ่งของการตรวจค้นเพื่อประโยชน์ในการสืบสวนสอบสวน แต่กฎหมายญี่ปุ่นไม่ได้ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ศุลกากรในการจับกุมผู้กระทำผิด ดังนั้นในกรณีที่ต้องมีการจับกุม เจ้าหน้าที่ศุลกากรจึงต้องอาศัยอำนาจของตำรวจในการจับกุมผู้กระทำผิด

ภาคผนวก ง

ความเป็นมาของอาชีพตัวแทนออกของของไทย

สำหรับประเทศไทย ไม่มีแหล่งข้อมูลใดได้กล่าวถึง ประวัติความเป็นมาของตัวแทนออกของ อย่างไรก็ตาม ได้มีผู้สันนิษฐานลักษณะความเป็นมาของตัวแทนออกของไว้ดังนี้²²

"การปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่ปรากฏเป็นทางการนั้นมีขึ้นในราว 100 ปีเศษ มานี้เองคือ เมื่อราวจุลศักราช 1247 หรือ พ.ศ. 2428 และได้ลงรูปเป็นระเบียบอย่างทุกวันนี้ ก็ในสมัยพระวรวงศ์เธอพระองค์เจ้าพร้อมพงศ์ธิดาชริน เป็นอธิบดี คือ จัดให้เจ้าพนักงานกองภาษีขาเข้าตรวจเอกสารสำคัญ และคิดเงินภาษีขาเข้า และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ จดลงบัญชีไว้แผนกหนึ่ง แล้วจึงส่งใบขนสินค้าไปให้เจ้าพนักงานกองรับเงินตรวจรับเงินได้ และออกใบเสร็จรับเงินให้แล้ว จึงรับสินค้าไปจากอารักขาของกรมศุลกากรได้ทางฝ่ายกองภาษี (กรมศุลกากร) โดยมีที่ทำการอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณปากคลองผดุงกรุงเกษม การค้าระหว่างประเทศในสมัยนั้น เริ่มขยายเพิ่มมากขึ้นมีเรือสินค้าเข้าออกมากขึ้น ทั้งสินค้าที่นำเข้ามาและส่งออก ก็มีต่างชนิดและปริมาณมากขึ้น ความจำเป็นในการที่จะต้องหาผู้มีความรู้ทางด้านภาษาจีน และภาษาอังกฤษ ก็มีมากขึ้น เพราะในสมัยนั้นทางราชการได้กำหนดให้ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกต้องสำแดงรายการสินค้าในใบขนสินค้าเป็นภาษาอังกฤษ หรือภาษาจีนโดยในสมัยราว 90 กว่าปี ล่วงมานี้ถ้าเป็นพ่อค้าจีน ทางราชการอนุญาตให้จัดรายการเป็นหนังสือจีนได้ แต่ต้องเขียนเป็นคำภาษาอังกฤษมาด้วย 2 ฉบับ เพราะฉะนั้นพ่อค้าจีนจึงจ้างจีนบิ๊บบ่า ที่รู้ภาษาอังกฤษเป็นผู้แปล และเขียนใบขนสินค้าเป็นภาษาอังกฤษให้ ในใบขนสินค้า จะแสดงราคาของที่นำเข้ามาเท่าใด เจ้าพนักงานก็เรียกเก็บภาษีร้อยละสามจากราคาที่สำแดงนั้นเสียขึ้นหนึ่ง ต่อเมื่อเจ้าพนักงานตีราคาเพิ่มเติม จึงเรียกเก็บภาษีอีกครั้งหนึ่ง เพราะฉะนั้นสินค้าขาเข้าทุกฉบับจึงมีตราบอกเลขที่และวันที่ซึ่งได้เสียภาษีประทับไว้ถึงสองเลข

จากข้อมูลดังกล่าวจึงตั้งเป็นข้อสันนิษฐานได้ว่า เป็นยุคเริ่มแรกของการประกอบอาชีพได้อย่างมั่นคงแท้จริง ฉะนั้น เมื่อทางราชการกำหนด

²² เพิ่งอ้าง, หน้า 16.

ระเบียบข้อบังคับ ตลอดจนเงื่อนไขในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรให้รัดกุม และให้เป็นไปตามระบบสากลมากขึ้น ความจำเป็นในการว่าจ้างตัวแทน ออกของก็มากขึ้นไปด้วย ยิ่งต่อมาในปี พ.ศ. 2455 ประเทศไทยเข้าร่วมสัญญากับนานาประเทศ ในการจัดทำสถิติสินค้าให้เป็นแบบเดียวกัน (International Congress of Commercial Statistics) ความจำเป็นในเรื่องต้องจ้างน้ำหนัก และประเภทสินค้าลงในใบขนสินค้า จึงมีขึ้นเป็นครั้งแรก ความจริงการที่จะให้ทำการลงจำนวนน้ำหนักนี้ ให้นำจะยากเย็นอะไร แต่ในสมัยนั้นการที่กรมศุลกากรจะออกระเบียบ เกี่ยวกับการทำพิธีการศุลกากร ที่เป็นเรื่องที่จะต้องเจรจาทำความเข้าใจ กับบรรดานานาประเทศที่มีไมตรีกันให้ทราบและยอมรับเสียก่อน จึงจะ ประกาศระเบียบข้อบังคับนั้นได้ แม้แต่การประกาศเปลี่ยนแปลงแก้ไข วิธีการจัดเก็บภาษีศุลกากร ก็ต้องดำเนินการในทำนองนี้ทุกราย มฉะนั้นในการนำของผ่านศุลกากรก็จะเกิดกรณีขึ้น และฝ่ายเราก็จะถูกบีบบังคับให้ ทำตามวิธีที่ประเทศเหล่านั้นต้องการทุกครั้งไป จนกระทั่ง Mr. William Naan ที่ปรึกษากรมศุลกากรคนที่ 3 ได้ร่างพระราชบัญญัติศุลกากรขึ้นในปี พ.ศ. 2445 กว่าจะทำความตกลงกับนานาประเทศ เพื่อประกาศใช้ พระราชบัญญัตินี้ได้ก็กินเวลาถึง 14 ปี ต้องเจรจาด้วยความลำบากแสนเข็ญ จึงประกาศใช้เป็นกฎหมายได้เมื่อปี พ.ศ. 2469 ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติ ศุลกากรฉบับแรกของประเทศไทยที่ใช้มาจนถึงปัจจุบัน การศุลกากรจึงเข้า รูปรอยเป็นแบบสากลนับแต่บัดนี้มา "

ทั้งนี้ เป็นข้อสันนิษฐานที่ได้มาจากประวัติศุลกากร จากหนังสือตำนานศุลกากร ซึ่งเรียบเรียงโดยพระยาอนุমানราชชน (2506) ยังพบว่า สมัยก่อนรัชกาลที่ 4 การศุลกากร เป็นเรื่องของหลวงกับนายเรือ (พ่อค้า) ต่างประเทศโดยตรง โดยไม่อนุญาตให้ชาวพื้นเมือง ติดต่อดูด้วย แต่ก็ได้มีการว่าจ้างคนนำร่องเป็นการเฉพาะ ซึ่งเปรียบเสมือนคนกลางลักษณะหนึ่ง เหมือนกัน คนนำร่องในสมัยนั้นจึงเป็นจุดเริ่มต้นของการเกิดตัวแทนออกของในปัจจุบันไปโดยปริยาย

ภาคผนวก จ.

การกำหนดคุณสมบัติตัวแทนออกของและระเบียบปฏิบัติตามประกาศ
กรมศุลกากรที่ 21/2536 ลว. 14 มิถุนายน 2536

การกำหนดคุณสมบัติตัวแทนออกของและระเบียบปฏิบัติตามประกาศกรมศุลกากรที่ 21/2536 ลว.
14 มิถุนายน 2536

การกำหนดคุณสมบัติของตัวแทนออกของนั้น กรมศุลกากรได้ริเริ่มมาตั้งแต่ พ.ศ. 2529 ซึ่งแต่เดิมนั้นมักจะเป็นระเบียบเกี่ยวกับการมอบอำนาจดังที่กล่าวแล้วในหัวข้อวิวัฒนาการของอาชีพ ตัวแทนออกของเป็นลำดับมาจนถึงปัจจุบันนี้* กรมศุลกากรได้ออกประกาศกรมศุลกากรฉบับล่าสุดคือ ประกาศกรมศุลกากรที่ 21/2536 โดยนายอรุณ ธรรมโน อธิบดีกรมศุลกากร ในขณะที่ประกาศไว้ ณ วันที่ 17 มิถุนายน 2536 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติ ศุลกากร พุทธศักราช 2469 ออกคำสั่งให้ยกเลิกประกาศกรมศุลกากรเรื่อง ระเบียบว่าด้วยการ ยื่นตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ ตัวอย่างลายมือชื่อผู้รับมอบอำนาจและการให้มีบัตร ผ่านพิธีการศุลกากร รวม 5 ฉบับคือ ประกาศกรมศุลกากรที่ 49/2530, 19/2534, 41/2534, 58/2534 และ 9/2535

การประกาศยกเลิกประกาศกรมฯ 5 ฉบับดังกล่าว เนื่องจากกรมศุลกากรเห็นสมควร แก่ไขปรับปรุงระเบียบดังกล่าว เพื่อให้เหมาะสมและรัดกุมยิ่งขึ้น จึงได้กำหนดให้วางระเบียบ ปฏิบัติไว้ตามคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 13/2536 เรื่องแก้ไขเพิ่มเติมประมวลระเบียบปฏิบัติ ศุลกากร พ.ศ. 2530 หมวดที่ 06 บทที่ 02 ว่าด้วยการลงลายมือชื่อในใบขนสินค้า การยื่น ตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ ตัวอย่างลายมือชื่อผู้รับมอบอำนาจและการให้มีบัตรผ่าน พิธีการศุลกากร

และประกาศกรมศุลกากรที่ 21/2536 ลว. 14 มิถุนายน 36 เรื่องระเบียบว่าด้วยการ ยื่นตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ ตัวอย่างลายมือชื่อผู้รับมอบอำนาจ และการ ให้มีบัตรผ่านพิธีการศุลกากรไว้ดังนี้

*รายละเอียดดูในภาคผนวก ข.

(ก) การยื่นขอมีบัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของผู้จัดการ (บัตรสีเหลืองอ่อน)

1. ให้บริษัท ห้าง ร้าน ยื่นคำร้องขอตามแบบ กศก.1 ซึ่งแนบท้ายประกาศฯ นี้จำนวน 1 ฉบับ ต่อฝ่ายทะเบียนผู้ส่งออกและนำเข้า สำนักงานเลขานุการกรม หรือด่านศุลกากรพร้อมเอกสารดังนี้

1.1 หนังสือรับรองการเป็นหุ้นส่วนบริษัทจากพาณิชย์จังหวัดหรือสำนักงานทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทซึ่งออกไว้ไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นขอมีบัตร หรือใบทะเบียนพาณิชย์ กรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์

1.2 บัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากร หรือใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม

1.3 บัตรประจำตัวประชาชน หรือใบทะเบียนคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทาง (Passport) หรือบัตรอื่น ๆ ซึ่งทางราชการออกให้ ห้ามมิใช้ใบรับคำขอมีบัตรใหม่หรือเปลี่ยนบัตรประจำตัวประชาชน (ม.ป.2) สีเหลือง

1.4 ทะเบียนบ้าน หรือหนังสืออนุญาตให้ทำงาน (Work Permit) ที่กรมแรงงานออกให้

1.5 เลขที่บัญชีเงินฝาก ชื่อ และที่อยู่ธนาคาร

1.6 รูปถ่ายหน้าตรง ขนาด 2 1/2 x 3 ซม. จำนวน 8 รูป ซึ่งถ่ายไว้ไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นขอมีบัตร

1.7 เอกสารตามข้อ 1.1-1.5 ให้สำเนาภาพถ่ายอย่างละ 1 ฉบับ พร้อมลงลายมือชื่อและประทับตรารับรองความถูกต้องว่าได้ถ่ายจากต้นฉบับจริง (พร้อมทั้งนำต้นฉบับมาแสดง)

2. กรณีนิติบุคคลจดทะเบียนในต่างประเทศที่ไม่สามารถยื่นหนังสือรับรองตามข้อ 1.1 ให้ใช้หลักฐานการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลของต่างประเทศ โดยมี Notary Public ที่เชื่อถือได้เป็นผู้ลงนามรับรอง

3. เจ้าของหรือผู้จัดการต้องลงชื่อความในใบคำร้องให้ครบถ้วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งต้องระบุเลขที่บัญชีเงินฝาก และชื่อธนาคารของบริษัท ห้าง ร้าน ในคำร้องขอมีบัตร ตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการด้วย

4. การลงลายมือชื่อพร้อมประทับตราในบัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของ หรือผู้จัดการ

เมื่อผู้ขอได้รับบัตรจำนวน 8 บัตร ที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรได้กรอกรายการไว้ แล้ว และจัดส่งให้ทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ ให้เจ้าของหรือผู้จัดการลงลายมือชื่อพร้อมประทับตราบริษัท ห้าง ร้านในบัตรทั้ง 8 บัตร แล้วจัดส่งคืนกรมศุลกากรทางไปรษณีย์ลงทะเบียนหลังจากกรมศุลกากรได้ตรวจสอบบัตรเรียบร้อยแล้วจะจัดส่งบัตรคืนให้แก่ผู้ขอไว้เป็นหลักฐาน 1 บัตร

กรณีที่ผู้ยื่นคำร้องขอประสงค์จะลงลายมือชื่อพร้อมประทับตราที่กรมศุลกากร ให้กระทำต่อหน้าเจ้าหน้าที่

(ข) การยื่นขอมีบัตรตัวอย่างลายมือชื่อผู้รับมอบอำนาจ (บัตรสีเขียวอ่อน)

5. ให้ผู้รับมอบอำนาจยื่นคำร้องขอตามแบบ กศก. 2 ซึ่งแนบท้ายประกาศฯ นี้จำนวน 1 ฉบับ ต่อฝ่ายทะเบียนผู้ส่งออกและนำเข้า สำนักงานเลขานุการกรม หรือด่านศุลกากร พร้อมเอกสารดังนี้

5.1 หนังสือมอบอำนาจให้เป็นผู้รับมอบอำนาจจากเจ้าของหรือผู้จัดการตามแบบ กศก.5

5.2 บัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการซึ่งเป็นผู้มอบอำนาจ

5.3 บัตรประจำตัวประชาชน หรือใบทะเบียนคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทาง (Passport) หรือบัตรอื่น ๆ ซึ่งทางราชการออกให้ ห้ามใช้ใบรับคำขอมีบัตรใหม่ หรือเปลี่ยนบัตรประชาชน (บ.ป.2) สีเหลือง

5.4 ทะเบียนบ้าน หรือหนังสืออนุญาตให้ทำงาน (Work Permit) ที่กรมแรงงานออกให้

5.5 รูปถ่ายหน้าตรง ขนาด 2 1/2 x 3 ซม. จำนวน 8 รูป ซึ่งถ่ายไว้ไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นขอมีบัตร

5.6 เอกสารตามข้อ 5.2-5.4 ให้สำเนาภาพถ่ายอย่างละ 1 ฉบับ พร้อมลงลายมือชื่อและประทับตรารับรองความถูกต้องว่าได้ถ่ายจากต้นฉบับจริง (พร้อมทั้งนำต้นฉบับ มาแสดง)

6. ในกรณีที่มีการมอบอำนาจให้รับเช็คคืนเงินประกันเงินภาษีอากร หรือ เงินรายได้โดยอื่น ให้ระบุเลขที่บัญชีเงินฝากและชื่อธนาคารของบริษัท ห้าง ร้าน ที่เป็นผู้มอบ อำนาจลงในหนังสือมอบอำนาจตามข้อ 5.1 ด้วย

7. การลงลายมือชื่อประทับตรา (ถ้ามี) ในบัตรตัวอย่างลายมือชื่อ ผู้รับมอบอำนาจ ต้องกระทำต่อหน้าเจ้าหน้าที่ศุลกากร

(ค) การยื่นขอวีซ่าผ่านพิธีการศุลกากร (วีซ่าสัมฤทธิ์)

8. ให้ผู้ประสงค์มีวีซ่าผ่านพิธีการศุลกากรยื่นคำร้องขอตามแบบ กศก.3 ซึ่งแนบท้ายประกาศฯ นี้ จำนวน 1 ฉบับ ต่อฝ่ายทะเบียนผู้ส่งออกและนำเข้า สำนักงานเลขานุการ กรม หรือด่านศุลกากร พร้อมเอกสารดังนี้

8.1 บัตรประจำตัวประชาชนหรือใบทะเบียนคนต่างด้าว หรือหนังสือ เดินทาง (Passport) หรือบัตรอื่น ๆ ซึ่งทางราชการออกให้ ห้ามใช้ใบรับคำขอวีซ่าใหม่หรือ เปลี่ยนบัตรประจำตัวประชาชน (บ.ป.2) ที่เหลือ

8.2 ทะเบียนบ้านหรือหนังสืออนุญาตให้ทำงาน (Work Permit) ที่กรมแรงงานออกให้

8.3 หนังสือแสดงวุฒิการศึกษาสำเร็จปริญญาตรีหรือเทียบเท่า หรือประกาศนียบัตรผ่านการอบรมหลักสูตร "ตัวแทนออกของ" จากศูนย์ฝึกอบรม กรมศุลกากร หรือจากสมาคมซิปป์แห่งประเทศไทย หรือจากสถาบันศึกษาที่เปิดสอนวิชาตัวแทนออกของที่กรม ศุลกากรรับรอง เว้นแต่ ผู้ที่กรมศุลกากรได้ออกบัตรตัวแทนออกของไว้แล้วก่อนประกาศฯ ฉบับนี้

8.4 หนังสือรับรองจากบริษัท ห้าง ร้าน ให้เป็นผู้ผ่านพิธีการ ศุลกากรตามแบบ กศก. 6 ซึ่งแนบท้ายประกาศฯ นี้ (ถ้ามี)

8.5 รูปถ่ายหน้าตรงขนาด 2 1/2 x 3 ซม. จำนวน 2 รูป
ซึ่งถ่ายไว้ไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นขอมีบัตร

8.6 เอกสารตามข้อ 8.1-8.3 ให้ทำสำเนาภาพถ่ายอย่างละ
1 ฉบับ พร้อมลงลายมือชื่อและประทับตรารับรองความถูกต้องว่าได้ถ่ายจากต้นฉบับจริง (พร้อม
ทั้งนำต้นฉบับมาแสดง)

9. ในการยื่นใบขอสันค้ำผ่านพิธีการศุลกากร ให้ผู้มีบัตรผ่านพิธีการ-
ศุลกากรลงเลขที่ทะเบียนบัตรไว้ใต้บรรทัดชื่อ เลขที่บัตรพิธีการในใบขอสันค้ำขาเข้า หรือลงไว้
ที่บรรทัดสุดท้ายติดกับที่ปิดอากรแสตมป์ในใบขอสันค้ำขาออก ห้ามมิให้ลงลายมือชื่อหรือแก้ไขข้อความ
ในใบขอสันค้ำ หรือเอกสารประกอบใบขอสันค้ำ

10. ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้จัดการหรือผู้รับมอบอำนาจยื่นใบขอสันค้ำผ่านพิธีการ
ศุลกากรด้วยตนเองให้กรอกข้อความว่า "ผ่านพิธีการด้วยตนเอง" ไว้ใต้บรรทัดชื่อ เลขที่บัตร
พิธีการในใบขอสันค้ำขาเข้า หรือกรอกข้อความดังกล่าวไว้ที่บรรทัดสุดท้ายติดกับที่ปิดอากรแสตมป์
ในใบขอสันค้ำขาออก

11. บัตรที่ฝ่ายทะเบียนผู้ส่งออกและนำเข้า สำนักงานเลขานุการกรมออก
ให้มีสิทธินำไปใช้ผ่านพิธีการศุลกากรที่ด่านศุลกากรได้ทุกแห่ง แต่ทั้งนี้ผู้มีบัตรตัวอย่างลายมือชื่อ
เจ้าของหรือผู้จัดการ หรือบัตรตัวอย่างลายมือชื่อผู้รับมอบอำนาจ จะต้องระบุลงในคำร้องขอ
พร้อมรูปถ่ายซึ่งถ่ายไว้ไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นขอมีบัตร ตามจำนวนเท่ากับด่านศุลกากรที่
ต้องการทำพิธีการศุลกากรขณะยื่นขอมีบัตรหรือยื่นคำร้องขอเพิ่มเติมว่าจะนำไปใช้ที่ด่านศุลกากร
ใดบ้าง เพื่อจะได้จัดส่งบัตรให้แก่ด่านศุลกากรนั้น ๆ

บัตรที่ด่านศุลกากรเป็นผู้ออก ให้ใช้ผ่านพิธีการศุลกากรได้ทั่วไปเช่นเดียวกับ
กับบัตรที่ฝ่ายทะเบียนผู้ส่งออกและนำเข้า สำนักงานเลขานุการกรมออกให้ โดยผู้ขอมีบัตรต้อง
ปฏิบัติตามวรรคแรกโดยอนุโลม

ภายหลังจากที่ฝ่ายทะเบียนผู้ส่งออกและนำเข้า สำนักงานเลขานุการกรม หรือด้านศุลกากรออกบัตรไว้ไปแล้ว หากเจ้าของบัตรต้องการขอมีบัตรเพิ่ม ให้ยื่นคำร้องขอ หรือบัตรที่ต้องการมีเพิ่มได้ที่หัวหน้าฝ่ายทะเบียนผู้ส่งออกและนำเข้า สำนักงานเลขานุการกรม หรือนายด่านศุลกากรแล้วแต่กรณี ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติให้ตามที่เห็นสมควรโดยผู้ร้องขอต้องชำระ ค่าคำร้อง เช่นเดียวกับกรณีขอมีบัตรตามปกติ

12. บัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ บัตรตัวอย่างลายมือชื่อผู้รับมอบอำนาจ และบัตรผ่านพิธีการศุลกากรที่มีอายุการใช้ 3 ปี นับแต่วันที่ออกบัตร

ทั้งนี้ให้ผู้ยื่นคำร้องขอมีบัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ (กรณี ที่ประสงค์จะลงลายมือชื่อและประทับตราบริษัท ห้าง ร้าน ในบัตรต่อหน้าเจ้าหน้าที่ศุลกากร) บัตร ตัวอย่างลายมือชื่อผู้รับมอบอำนาจหรือบัตรผ่านพิธีการศุลกากรมาลงนามเพื่อขอรับบัตรได้ที่ฝ่าย ทะเบียนผู้ส่งออกและนำเข้า สำนักงานเลขานุการกรม หรือด้านศุลกากรที่ได้ยื่นคำร้องขอไว้แล้ว แต่กรณีภายในกำหนดระยะเวลา 3 เดือน นับแต่วันที่ได้อื่นคำร้องขอ หากเกินกำหนดระยะเวลา ดังกล่าวแล้ว กรมศุลกากรจะพิจารณายกเลิกคำร้องขอและบัตรดังกล่าวโดยไม่ต้องบอกกล่าวให้ ผู้ยื่นคำร้องขอทราบแต่ประการใด

13. ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานที่ได้รับเอกสิทธิ์ทางการทูต ซึ่งมีข้าราชการ หรือพนักงานเป็นผู้นำติดต่อขอผ่านพิธีการศุลกากรด้วยตนเองไม่ต้องทำบัตรตาม ประกาศฯ นี้ แต่ต้องมีหนังสือมอบอำนาจจากหน่วยงานนั้น และแสดงบัตรประจำตัวข้าราชการ หรือพนักงานทุกครั้ง ที่มีการติดต่อราชการศุลกากร

สำหรับกรณีมีการมอบอำนาจให้รับเช็คคืนเงินประกัน เงินภาษีอากรหรือ เงินรายได้ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานที่ได้รับเอกสิทธิ์ทางการทูต จะ ต้องมีหนังสือมอบอำนาจแต่ละครั้งและต้องแสดงบัตรประจำตัวข้าราชการหรือพนักงานทุกครั้ง ที่มีการรับเช็คด้วย

14. ให้บริษัท ห้าง ร้าน แจ้างฝ่ายทะเบียนผู้ส่งออกและนำเข้า สำนักงาน เลขาธิการกรม หรือด่านศุลกากรที่เป็นผู้ออกบัตรเพื่อทำบัตรใหม่ เมื่อมีการเปลี่ยนสถานที่ตั้ง สำนักงาน เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรหรือใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม ชื่อ ชื่อสกุล ลายมือชื่อ ตราประทับ เจ้าของ ผู้จัดการ ผู้รับมอบอำนาจ เลขที่บัญชีเงินฝาก ชื่อธนาคาร หรือกรณีผู้ถือ บัตรผ่านพิธีการศุลกากรแจ้งการเปลี่ยนชื่อ ชื่อสกุล หรือที่อยู่

15. ในกรณีผู้ถือบัตรตามประกาศ นี้ มีบัตรชำรุดหรือสูญหาย ให้ผู้ถือบัตร ยื่นคำร้องขอจำลองบัตรตามแบบ กศก. 4 ซึ่งแนบท้ายประกาศ นี้ โดยให้แนบบัตรเก่าที่ชำรุด หรือหนังสือยื่นเรื่องราวหรืออนุญาตต่าง ๆ (ใบแจ้งความ) จากสถานีตำรวจ และรูปถ่ายขนาด 2 1/2 x 3 ซม. ซึ่งถ่ายไว้ไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นขอมีบัตรต่อฝ่ายทะเบียนผู้ส่งออกและ นำเข้า สำนักงาน เลขาธิการกรม หรือด่านศุลกากรที่ยื่นคำร้องขอมีบัตรไว้เต็ม ทั้งนี้ ให้ปฏิบัติตาม ข้อ 4. หรือข้อ 7. แล้วแต่กรณี บัตรที่จำลองใหม่ให้มีอายุการใช้งานเท่ากับบัตรที่ชำรุดหรือ สูญหาย

ผู้ขอจำลองบัตรต้องชำระค่าธรรมเนียมตามอัตราในใบแนบ ศ.5 ท้ายกฎ กระทรวง ฉบับที่ 84 (พ.ศ. 2532) ออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469

กรณีผู้ถือบัตรตัวอย่างลายมือชื่อ เจ้าของหรือผู้จัดการ บัตรตัวอย่างลายมือ ชื่อผู้รับมอบอำนาจ หรือบัตรผ่านพิธีการศุลกากร มีความประสงค์จะขอยกเลิกบัตร ให้ผู้ถือบัตร ดังกล่าวยื่นคำร้องขอยกเลิกบัตรพร้อมกับแนบบัตรที่ขอยกเลิกหรือหนังสือยื่น เรื่องราวหรืออนุญาตต่าง ๆ (ใบแจ้งความ) จากสถานีตำรวจ ในกรณีที่บัตรสูญหายต่อฝ่ายทะเบียนผู้ส่งออก และ นำเข้า สำนักงาน เลขาธิการกรมหรือด่านศุลกากรที่ออกบัตรให้แล้วแต่กรณี

16. เจ้าของหรือผู้จัดการ ผู้รับมอบอำนาจหรือผู้ถือบัตรผ่านพิธีการ ศุลกากรรายใดกระทำผิดต่อกฎหมายศุลกากรอย่างร้ายแรง เช่น ปลอมลายมือชื่อ ปลอมเอกสาร หรือนำพาเอกสารไปโดยพลการ เป็นต้น กรมศุลกากรจะเพิกถอนบัตรไม่อนุญาตให้ติดต่อราชการ ศุลกากรอีกต่อไป และจะดำเนินคดีอาญาด้วย

17. ให้ผู้ร้องขอมีบัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ บัตรตัวอย่างลายมือชื่อผู้รับมอบอำนาจ หรือบัตรผ่านพิธีการ ชำระค่าแบบพิมพ์คำร้องขอชุดละ 20 บาท

18. บัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ บัตรตัวอย่างลายมือชื่อผู้รับมอบอำนาจ และบัตรผ่านพิธีการศุลกากรซึ่งออกตามประกาศกรมศุลกากรที่ 49/2530 สามารถใช้ติดต่อผ่านพิธีการศุลกากรได้ตามปกติ

คำร้องขอมีบัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ

ทะเบียนบัตรเลขที่..... เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

เรื่อง ขอมีบัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ

เรียน

1. ข้าพเจ้า.....บัตรประจำตัว

ประชาชนหรือใบทะเบียนคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทาง หรือบัตร.....

เลขที่.....อยู่บ้านเลขที่.....ถนน.....

ตรอก/ซอย.....ตำบล/แขวง.....

อำเภอ/เขต.....จังหวัด.....

เป็นผู้จัดการ และ/หรือ เจ้าของบริษัท ห้าง ร้าน.....

ปรากฏตามหนังสือรับรองของสำนักงานทะเบียน หุ่นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร ทะเบียนเลขที่...

.....เมื่อวันที่.....เลขที่บัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากร.....

สำนักงานตั้งอยู่เลขที่.....ถนน.....ตรอก/ซอย.....

ตำบล/แขวง.....อำเภอ/เขต.....จังหวัด.....

โทร.....เป็นผู้มีสิทธิลงนามทำการแทนในเอกสารต่าง ๆ เกี่ยวกับการศุลกากรได้

2. ข้าพเจ้าประสงค์จะขอมีบัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ เพื่อใช้ติดต่อ
ราชการกับกรมศุลกากร และด้านศุลกากร.....

3. บัญชีเงินฝากกระแสรายวันเลขที่.....

ธนาคาร.....ที่อยู่.....

4. จึงเรียนมาเพื่อขอได้โปรดพิจารณาอนุมัติ พร้อมนี้ได้แนบเอกสารหลักฐานและ
รูปถ่ายตามประกาศกรมศุลกากรที่ 21/2536 มาเพื่อประกอบการพิจารณาด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(ลงชื่อ)

.....)

ประทับตราบริษัท ห้าง ร้าน

หมายเหตุ เอกสารที่ต้องใช้ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 21/2536 ดังนี้

1. หนังสือรับรองการเป็นหุ้นส่วนบริษัทจากพาณิชย์จังหวัดหรือสำนักงานทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทซึ่งออกไว้ไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นขอมีบัตร หรือใบทะเบียนพาณิชย์ การทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์
2. บัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากร หรือใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม
3. บัตรประจำตัวประชาชน หรือใบทะเบียนคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทาง (Passport) หรือบัตรอื่น ๆ ซึ่งทางราชการออกให้ ห้ามใช้ใบรับคำขอมีบัตรใหม่หรือเปลี่ยนบัตรประจำตัวประชาชน (บ.ป.2) สี่เหลี่ยม
4. ทะเบียนบ้าน หรือหนังสืออนุญาตให้ทำงาน (Work Permit) ที่กรมแรงงานออกให้
5. เลขที่บัญชีเงินฝาก ชื่อ และที่อยู่ธนาคาร
6. รูปถ่ายหน้าตรง ขนาด 2 1/2 x 3 ซม. จำนวน 8 รูป ซึ่งถ่ายไว้ไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นขอมีบัตร
7. เอกสารตามข้อ 1-5 ให้สำเนาภาพถ่ายอย่างละ 1 ฉบับ พร้อมลงลายมือชื่อและประทับตรารับรองความถูกต้องว่าได้ถ่ายจากต้นฉบับจริง (พร้อมทั้งนำต้นฉบับมาแสดง)

คำร้องขอมีบัตรตัวอย่างลายมือชื่อผู้รับมอบอำนาจ

ทะเบียนบัตรเลขที่..... เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

เรื่อง ขอมีบัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ

เรียน

1. ข้าพเจ้า.....บัตรประจำตัว

ประชาชนหรือใบทะเบียนคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทาง หรือบัตร.....

เลขที่.....อยู่บ้านเลขที่.....ถนน.....

ตรอก/ซอย.....ตำบล/แขวง.....

อำเภอ/เขต.....จังหวัด.....

เป็นผู้รับมอบอำนาจจาก.....

ผู้จัดการ และ/หรือเจ้าของบริษัท ห้าง ร้าน.....

2. ข้าพเจ้าประสงค์จะขอมีบัตรตัวอย่างลายมือชื่อผู้รับมอบอำนาจเพื่อใช้ติดต่อราชการ
กับกรมศุลกากร และด่านศุลกากรดังนี้.....

3. จึงเรียนมาเพื่อขอได้โปรดพิจารณาอนุมัติ พร้อมนี้ได้แนบเอกสารหลักฐานและ
รูปถ่ายตามประกาศกรมศุลกากรที่ 21/2536 มาเพื่อประกอบการพิจารณาด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(ลงชื่อ)

.....)

ประทับตราบริษัท ห้าง ร้าน

หมายเหตุ เอกสารที่ต้องใช้ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 21/2536 ดังนี้

1. หนังสือมอบอำนาจให้ผู้รับมอบอำนาจจากเจ้าของหรือผู้จัดการตามแบบ กศก.5
2. บัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการซึ่งเป็นผู้มอบอำนาจ
3. บัตรประจำตัวประชาชน หรือใบทะเบียนคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทาง (Passport) หรือบัตรอื่น ๆ ซึ่งทางราชการออกให้ ห้ามใช้ใบรับคำขอมีบัตรใหม่หรือเปลี่ยนบัตรประชาชน (บ.ป.2) ที่เหลือ
4. ทะเบียนบ้าน หรือหนังสืออนุญาตให้ทำงาน (Work Permit) ที่กรมแรงงาน ออกให้
5. รูปถ่ายหน้าตรง ขนาด 2 1/2 x 3 ซม. จำนวน 8 รูป ซึ่งถ่ายไว้ไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นขอบัตร
6. เอกสารตามข้อ 2-4 ให้สำเนาภาพถ่ายอย่างละ 1 ฉบับ พร้อมลงลายมือชื่อ และประทับตรารับรองความถูกต้องว่าได้ถ่ายจากต้นฉบับจริง (พร้อมทั้งนำต้นฉบับมาแสดง)

หนังสือมอบอำนาจ

โดยหนังสือฉบับนี้ บริษัท, ห้าง, ร้าน.....
 ตั้งสำนักงานอยู่ที่.....ตรอก/ซอย.....ถนน.....
 ตำบล/แขวง.....อำเภอ/เขต.....จังหวัด.....
 โดยที่ นาย, นาง, นางสาว.....กับ นาย, นาง,
 นางสาว.....เป็นกรรมการร่วมกันและมีอำนาจกระทำการใน
 นามของบริษัท, ห้างฯ, ร้านฯ ได้ จึงมอบให้ นาย, นาง, นางสาว.....
 ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการของบริษัท, ห้าง, ร้าน.....
 มีอำนาจกระทำการและลงนามผูกพันบริษัท, ห้างฯ, ร้านฯ ในเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับ
 กรมศุลกากรทุกชนิดแต่เพียงผู้เดียว

บริษัท, ห้าง, ร้าน.....ขอให้สัญญาและ
 ยืนยันว่าบรรดากิจการทั้งหลายทั้งหมดที่ นาย, นาง, นางสาว.....
 ได้กระทำหรือมีเหตุให้ต้องกระทำไปในนามของบริษัท, ห้างฯ, ร้านฯ หรือมอบอำนาจให้บุคคล
 อื่นกระทำแทนทางบริษัท, ห้าง, ร้าน.....ยินยอมรับผิดชอบ
 ต่อกรมศุลกากรทุกกรณี และเพื่อเป็นหลักฐานแห่งการนี้ จึงได้ประทับตรากำกับของบริษัท, ห้างฯ,
 ร้านฯ และลงลายมือชื่อไว้ต่อหน้าพยานข้างท้ายนี้ เมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

(ลงชื่อ).....(ผู้มอบอำนาจ)

(.....)

(ลงชื่อ).....(ผู้มอบอำนาจ)

(.....)

(ลงชื่อ).....(ผู้รับมอบอำนาจ)

(.....)

(ลงชื่อ).....(พยาน)

(.....)

(ลงชื่อ).....(พยาน)

(.....)

หมายเหตุ สำหรับกรณีที่ผู้จัดการที่มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทเกินกว่า 1 คน มอบอำนาจให้ผู้จัดการ
 ร่วมคนใดคนหนึ่งมาทำบัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ

คำร้องขอมีบัตรผ่านพิธีการศุลกากร

ทะเบียนบัตรเลขที่..... เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

เรื่อง ขอมีบัตรผ่านพิธีการศุลกากร

เรียน

1. ข้าพเจ้า.....บัตรประจำตัว
ประชาชน หรือใบทะเบียนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทาง หรือบัตร.....
เลขที่.....และบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากรเลขที่.....
อยู่บ้านเลขที่.....ถนน.....ตรอก/ซอย.....
จังหวัด.....โทรศัพท์.....เป็นผู้ถือบัตรผ่านพิธีการ
ให้แก่บริษัท, ห้าง, ร้าน
2. ข้าพเจ้าประสงค์จะขอมีบัตรผ่านพิธีการศุลกากรเพื่อใช้ติดต่อราชการกับกรมศุลกากร
และด่านศุลกากรดังนี้.....
3. จึงเรียนมาเพื่อขอได้โปรดพิจารณาอนุมัติ พร้อมนี้ได้แนบเอกสารหลักฐานและรูปถ่าย
ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 21/2526 เพื่อประกอบการพิจารณาด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(ลงชื่อ)

(.....)

หมายเหตุ เอกสารที่ต้องใช้ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 21/2536 ดังนี้

1. บัตรประจำตัวประชาชนหรือใบทะเบียนคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทาง (Passport) หรือบัตรอื่น ๆ ซึ่งทางราชการออกให้ ห้ามใช้ใบรับคำขอมมีบัตรใหม่หรือเปลี่ยนบัตรประจำตัวประชาชน (บ.ป.2) สี่เหลี่ยม
2. ทะเบียนบ้านหรือหนังสืออนุญาตให้ทำงาน (Work Permit) ที่กรมแรงงานออกให้
3. หนังสือแสดงวุฒิการศึกษาสำเร็จปริญญาตรีหรือเทียบเท่า หรือประกาศนียบัตรผ่านการอบรมหลักสูตร "ตัวแทนออกของ" จากศูนย์ฝึกอบรม กรมศุลกากร หรือจากสมาคมซิปป์แห่งประเทศไทย หรือจากสถาบันศึกษาที่เปิดสอนวิชาตัวแทนออกของที่กรมศุลกากรรับรอง เว้นแต่ผู้ที่กรมศุลกากรได้ออกบัตรตัวแทนออกของให้แล้วก่อนประกาศฯ ฉบับนี้
4. หนังสือรับรองจากบริษัท ห้าง ร้าน ให้เป็นผู้ผ่านพิธีการศุลกากรตามแบบ กศก.6 ซึ่งแนบท้ายประกาศฯ นี้ (ถ้ามี)
5. รูปถ่ายหน้าตรง ขนาด 2 1/2 x 3 ซม. จำนวน 2 รูป ซึ่งถ่ายไว้ไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นขอมมีบัตร
6. เอกสารตามข้อ 1-3 ให้ทำสำเนาภาพถ่ายอย่างละ 1 ฉบับ พร้อมลงลายมือชื่อและประทับตรารับรองความถูกต้องว่าได้ถ่ายจากต้นฉบับจริง (พร้อมทั้งนำต้นฉบับมาแสดง)

กคก. 4

คำร้องขอจำลองบัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการ

หรือบัตรตัวอย่างลายมือชื่อผู้รับมอบอำนาจ

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

เรื่อง ขอจำลองบัตรตัวอย่างลายมือชื่อ

เรียน

ข้าพเจ้า.....ตำแหน่ง

ผู้จัดการ, เจ้าของ (บริษัท, ห้าง, ร้าน).....

สำนักงานตั้งอยู่เลขที่.....ตรอก/ซอย.....

ถนน.....ตำบล/แขวง.....

อำเภอ/เขต.....จังหวัด.....

โทร.....ใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มที่.....

หนังสือรับรองกระทรวงพาณิชย์ที่.....ลงวันที่.....

ประสงค์จะขอจำลองบัตร (เจ้าของหรือผู้จัดการ, ผู้รับมอบอำนาจ) ของ (นาย, นาง นางสาว)

.....ตามทะเบียนบัตรเลขที่.....

ตั้งบ้านเรือนอยู่เลขที่.....ถนน.....

ตรอก/ซอย.....ตำบล/แขวง.....

อำเภอ/เขต.....จังหวัด.....

ขอจำลองบัตรเนื่องจาก

[] บัตรเต็มชำรุด [] บัตรเต็มสูญหาย [] อื่น ๆ

ข้าพเจ้าได้แนบหลักฐานมาเพื่อประกอบการพิจารณาพร้อมคำขอแล้ว คือ

1. บัตรตัวอย่างลายมือชื่อเจ้าของหรือผู้จัดการหรือบัตรตัวอย่างลายมือชื่อผู้รับมอบอำนาจ (กรณีบัตรเต็มชำรุด) หรือใบรับแจ้งความจากสถานีตำรวจ (กรณีบัตรเต็มสูญหาย)

2. รูปถ่ายขนาด 2 1/2 x 3 ซม. จำนวน 1 รูป ซึ่งถ่ายไว้ไม่เกิน 6 เดือน
ก่อนวันยื่นขอจำลองบัตร

ขอได้โปรดพิจารณาจำลองบัตรให้ข้าพเจ้าด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ลงชื่อ)

(ลงชื่อ)

(.....)

(.....)

เจ้าของหรือผู้จัดการ

ผู้รับมอบอำนาจ

(ประทับตราบริษัท, ห้องฯ, ร้านฯ)

(กรณีขอจำลองบัตรผู้รับมอบ)

กศก. 4

คำร้องขอจำลองบัตรผ่านพิธีการศุลกากร

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

เรื่อง ขอจำลองบัตรผ่านพิธีการศุลกากร

เรียน

ข้าพเจ้า.....บัตรประจำตัวประชาชนหรือใบทะเบียน

คนต่างด้าวหรือหนังสือเดินทางหรือบัตร.....เลขที่.....

และบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากรเลขที่.....อยู่บ้านเลขที่.....

ถนน.....ตรอก/ซอย.....

ตำบล/แขวง.....อำเภอ/เขต.....

จังหวัด.....โทร.....เป็นผู้ถือบัตร

ผ่านพิธีการให้แก่บริษัท, ห้าง, ร้าน

ขอจำลองบัตรผ่านพิธีการศุลกากร

 บัตรเต็มชั่วคราว บัตรเต็มสูญหาย

เพื่อประกอบการพิจารณาจำลองบัตร ได้แนบเอกสารหลักฐานดังนี้

1. หนังสือรับรอง ให้เป็นผู้ถือบัตรผ่านพิธีการของบริษัท, ห้างฯ, ร้านฯ (กรณีมีการเปลี่ยนแปลง)
2. ทะเบียนบ้าน (กรณีการย้ายที่อยู่)
3. บัตรประจำตัวประชาชน
4. รูปถ่ายหน้าตรง ขนาด 2 1/2 x 3 ซม. จำนวน 1 รูป ซึ่งถ่ายไว้ไม่เกิน 6 เดือนก่อนวันยื่นขอจำลองบัตร

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

ขอแสดงความนับถือ

(ลงชื่อ)

(.)

หนังสือมอบอำนาจ

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ข้าพเจ้า.....ผู้จัดการ และ/หรือ เจ้าของบริษัท
 ห้าง, ร้านขอมอบอำนาจ
 ให้.....เป็นผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อแทนข้าพเจ้าใน
 เอกสาร ดังนี้

1. ใบขนสินค้าขาเข้าและใบขนสินค้าขาออก สำหรับสินค้าทุกประเภท
2. ใบขนสินค้าขาเข้าและใบขนสินค้าขาออก สำหรับของเข้าคลังสินค้าทัณฑ์บน
3. ใบขนสินค้าของไปในราชอาณาจักร
4. หนังสือขออนุญาตเอาตัวอย่างของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน
5. ใบขอคืนเงินและใบเสร็จรับเงินทุกประเภท
6. ใบขนสุราต่างประเทศ
7. เอกสารหรือรับรองเอกสารที่เกี่ยวกับพิธีการศุลกากร
8. รับเช็คคืนเงินประกัน เงินภาษีอากร หรือเงินรายได้的其他 บัญชีเงินฝาก

กระแสรายวัน เลขที่.....ธนาคาร.....

ที่อยู่.....

.....

การกระทำของผู้รับมอบอำนาจดังกล่าวให้ถือเสมือนตัวข้าพเจ้า ผู้มอบอำนาจได้กระทำ
 เองทุกประการ หากเกิดความเสียหายแก่กรมศุลกากร ข้าพเจ้ายอมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายตามที่
 กรมศุลกากรเรียกร้องทุกประการ โดยจะไม่ได้แย้งใด ๆ ทั้งสิ้น

(ลงชื่อ) ผู้มอบอำนาจ

(.....)

(ลงชื่อ) ผู้มอบอำนาจ

(.....)

(ลงชื่อ) ผู้มอบอำนาจ

(.....)

(ลงชื่อ) ผู้มอบอำนาจ

(.....)

(ลงชื่อ) ผู้มอบอำนาจ

(.....)

หมายเหตุ ข้อความใดไม่ใช้ให้ขีดฆ่าออก

หนังสือรับรองให้เป็นผู้ถือบัตรผ่านพิธีการศุลกากร

กศก.6

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

เรื่อง รับรองให้เป็นผู้ถือบัตรผ่านพิธีการศุลกากร

เรียน

ข้าพเจ้าบริษัท, ห้าง, ร้าน,

โดยมีนาย, นาง, นางสาวและ นาย, นาง,

นางสาว.....เป็นกรรมการ ซึ่งมีอำนาจกระทำการในนามของ

บริษัทฯ ห้างฯ, ร้านฯ ตั้งสำนักงานอยู่เลขที่.....ตรอก/ซอย.....

ถนน.....ตำบล/แขวง.....

อำเภอ/เขต.....จังหวัด.....

โทรศัพท์.....ขอรับรองว่า นาย, นาง, นางสาว.....

เป็นผู้ถือบัตรผ่านพิธีการศุลกากร เพื่อใช้ในการติดต่อราชการศุลกากรแทนบริษัทฯ, ห้างฯ, ร้านฯ

และให้ถือว่าการใด ๆ ที่ นาย, นาง, นางสาว.....ได้กระทำ

หรือมีเหตุต้องกระทำไปในนามของบริษัทฯ ห้างฯ, ร้านฯ, ทางบริษัท, ห้าง, ร้าน.....

.....ยินยอมรับผิดชอบต่อกรมศุลกากรทุกกรณี

เพื่อเป็นหลักฐานแห่งการนี้ จึงได้ลงลายมือชื่อและประทับตรากำกับของบริษัท, ห้างฯ, ร้านฯ ไว้ต่อหน้าพยานข้างท้ายนี้

(ลงชื่อ) ผู้มอบอำนาจ
(.....)

(ลงชื่อ) ผู้มอบอำนาจ
(.....)

(ลงชื่อ) ผู้มอบอำนาจ
(.....)

(ลงชื่อ) ผู้มอบอำนาจ
(.....)

(ลงชื่อ) ผู้มอบอำนาจ
(.....)

ภาคผนวก จ.

การปฏิบัติพิธีการศุลกากร

การปฏิบัติพิธีการศุลกากร

รายละเอียดการปฏิบัติพิธีการศุลกากรมีหลายด้าน คือ

ก. การนำเข้าและส่งออกทางท่ากรุงเทพ ซึ่งแบ่งเป็น 2 ส่วนดังนี้

1) พิธีการศุลกากรในการนำเข้า มีขั้นตอนดังนี้

1.1) ผ่านการตรวจสอบพิธีการใบขนสินค้าของฝ่ายการนำเข้าส่วนพิธีการนำเข้า โดยหน่วยรับใบขนสินค้าจะรับใบขนสินค้าตามประเภทที่จัดอัตราศุลกากรที่ฝ่ายนั้น ๆ มีหน้าที่รับผิดชอบ พร้อมตรวจสอบลายมือชื่อผู้นำของเข้า บัตรตัวแทนออกของ และที่สำคัญตรวจสอบเอกสารที่ผู้นำของเข้ายื่นประกอบใบขนสินค้าว่ามีครบถ้วนตามระเบียบ เช่น บัญชีราคาสินค้า (invoice) บัญชีบรรจุหีบห่อ (packing list) หรือเอกสารอื่นประกอบบัญชีราคาสินค้าสำเนา ใบตราส่งสินค้า (bill of lading) หรือเอกสารอื่นที่ใช้แทนกันได้ เอกสารตามกฎหมายควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินตรา หรือใบอนุญาตสำหรับสินค้าต้องกำกัด

1.2) ผ่านหน่วยประเมินอากร ซึ่งจะทำหน้าที่ประเมินอากรโดยตรวจสอบการสำแดงในใบขนสินค้ากับใบตราส่ง และตรวจสอบว่าเป็นของต้องกำกัดหรือไม่ รวมทั้งตรวจสอบเอกสารตามกฎหมายควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน และตรวจสอบความสมบูรณ์ถูกต้องในด้านที่จัดอัตราศุลกากรและมูลค่าเพิ่ม และภาษีเพื่อสรรพสามิตและที่สำคัญที่สุดคือ การตรวจสอบราคาและประเมินราคารวมทั้ง ตรวจสอบยอดรวมราคาในใบขนสินค้ากับบัญชีราคาสินค้า

ในกรณีที่ค่าสำแดงในใบขนสินค้าไม่ชัดเจนจึงบริบูรณ์ ต้องใช้รายการในบัญชีราคาสินค้าหรือเอกสารอย่างอื่นประกอบค่าสำแดงด้วย และอาจต้องใช้เอกสารอย่างอื่นซึ่งหมายถึง เอกสารหรือค่าสำแดงเกี่ยวกับการนำเข้าหรือการซื้อขายซึ่งผู้ขายหรือผู้ส่งของที่อยู่ต่างประเทศทำขึ้นและส่งมาให้ หรือผู้นำของเข้าอาจต้องยื่นเอกสารหรือคำชี้แจงเกี่ยวกับของที่นำเข้า ภายในเวลาที่เจ้าหน้าที่กำหนดไว้ ถ้าหาไม่ได้ ผู้นำของเข้าต้องพยายามหาเอกสารอื่นที่

เจ้าหน้าที่เห็นว่าอาจใช้แทนกันได้มาขึ้นแผนภายในเวลาที่กำหนด หากไม่สามารถจะจัดหาเอกสาร อันมาแทนได้ ก็ต้องชี้แจงพร้อมด้วยเหตุผล หรือหลักฐานต่อเจ้าหน้าที่ภายในเวลาที่กำหนดเช่นกัน

1.3) ผ่านการสั่งการตรวจ

ในขนส่งสินค้าที่ได้ผ่านการตรวจสอบ ที่เห็นว่าถูกต้องและประ เณิน อากร หรือกำหนดเงินประกันเรียบร้อยแล้ว หัวหน้าหน่วยหรือฝ่ายการนำเข้าจะสั่งการตรวจ ตามข้อบังคับโดยใช้ตราประทับ หรือเขียนลงในช่องที่กำหนดไว้ที่มุมบนเบื้องซ้ายของใบขนส่งสินค้าฯ และคู่มือใบขนส่งสินค้าฉบับที่ต้องส่งให้กองศุลกากรฯ มีข้อความระบุแบบต่าง ๆ ตามระเบียบว่า ด้วยการสั่งตรวจ แล้วลงลายมือชื่อย่อและวัน เดือน ปี กำกับไว้

1.4) ผ่านการรับรองใบขนส่งสินค้า (ประทับตราสมบูรณ์)

การรับรองใบขนส่งสินค้าขาเข้า หน่วยงานพิธีการ จะเป็นผู้รับรอง โดยประทับตราสมบูรณ์ลงในช่องประทับตราสมบูรณ์ ณ เบื้องล่างต้นฉบับใบขนส่งสินค้า เมื่อผู้นำของเข้า ได้รับเลขที่ยกเว้นภาษีอากรในใบขนส่งสินค้าแล้ว กรณีเป็นใบขนส่งสินค้ายกเว้นอากรหรือเมื่อผู้นำของเข้า ได้ชำระภาษีอากรแล้ว หรือวางประกันหรือวางประกันทดแทนแล้ว โดยจะออกใบส่งปล่อย (ตัวแดง)

1.5) การตรวจปล่อยของ

เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการตรวจสินค้าในตู้ห่อ พนักงาน เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจของจะใช้บัญชีบรรจุตู้ห่อ (packing list) หรือบัญชีราคาสินค้า (invoice) ที่ผู้นำของเข้าใช้ยื่นประกอบการผ่านพิธีการใบขนส่งสินค้าฉบับนั้น โดยเลือกตรวจตามหมายเลขตู้ห่อ ที่ปรากฏในบัญชีบรรจุตู้ห่อที่ตนต้องการ ถ้าเห็นว่าตู้ห่อที่ตรวจนั้นมีสินค้าตรงตามที่สำแดงไว้ใน บัญชีบรรจุตู้ห่อถูกต้อง ไม่มีเหตุน่าสงสัย ก็สลักรายการตรวจระบุ เลขที่ตู้ห่อที่พบพอใจตามบัญชี บรรจุตู้ห่อ ไม่ต้องสลักรายการรับรองจำนวนหรือน้ำหนักเท่าใด แล้วลงชื่อกำกับไว้ ถ้าตรวจ โดยใช้บัญชีราคาสินค้าเป็นหลัก ก็บันทึกไว้ว่าพอใจตามบัญชีราคาสินค้า เช่นเดียวกัน

ในกรณีปกติ ก่อนเปิดซองเพื่อตรวจ พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจ
ของจะตรวจดูว่า เครื่องหมายที่บ่งบอกเลขหมายที่บ่งบอก จำนวนและลักษณะที่บ่งบอกแห่งของตรงกับที่
สำแดงไว้ในใบขนสินค้าหรือไม่ เพื่อเป็นการตรวจสอบกรรมสิทธิ์ของผู้นำเข้า ถ้าเห็นว่าผิดกันก็
ให้หมายเหตุไว้ในใบขนว่าที่ที่บ่งบอกมีเครื่องหมายและ เลขหมายอย่างไร แล้วเสนอหัวหน้าสารวัตร
ศุลกากรฝ่ายตรวจปล่อยสินค้า ประจำโรงพักสินค้าเป็นผู้พิจารณาถ้าหัวหน้าสารวัตร เห็นว่าเป็น
การคลาดเคลื่อนเล็กน้อย ก็ให้ตรวจปล่อยไปได้

ในการตรวจของ ถ้าตรวจพบของไม่สำแดงรายการ เลขก็ดี
สำแดงรายการคลาดเคลื่อนก็ดี หรือสำแดงรายการต่ำกว่าความเป็นจริงก็ดี พนักงานเจ้าหน้าที่
ผู้ตรวจของจะสลักรายการที่พบดังกล่าวไว้ในใบขนสินค้าให้ชัดเจนแล้วลงลายมือชื่อพร้อม วัน
เดือน ปี และ เวลากำกับรายการสลักไว้ทุกรายการ

ถ้ามีเหตุอันควรสงสัยว่าการที่ไม่สำแดงรายการ หรือสำแดง
รายการคลาดเคลื่อนหรือสำแดงรายการต่ำกว่าความเป็นจริง เช่น มีเจตนาส่อไปในทางทุจริต
เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจของจะบันทึกความเห็นเสนอไปตามสายงาน เพื่อพิจารณาความผิดต่อไป

ในการตรวจของ ถ้าพบว่าของขาดจากที่สำแดงรายการใน
ใบสินค้าก็ดีหรือตรวจพบของแตกหักเสียหาย หรือสูญหายก็ดี อันจะต้องคืนเงินอากร หรือลดหย่อน
เงินอากร พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสอบจะรายงานหัวหน้าสารวัตรศุลกากร ฝ่ายตรวจสินค้า
ขาเข้าประจำโรงพักสินค้า หรือผู้ทำการแทนทราบ และตรวจสอบข้อเท็จจริงด้วยตนเอง และ
พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจของจะต้องสลักรายการที่ตรวจพบนั้น ๆ ไว้ในใบขนโดยชัดเจนพร้อม
ลงชื่อ วัน เดือน ปี และ เวลากำกับไว้ กับหัวหน้าสารวัตรศุลกากร หรือผู้ทำการจะแทนลงชื่อ
และวันเวลากำกับไว้ในใบขนสินค้านั้นร่วมกับเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจของด้วย

ฉะนั้นในการสลักรายการตามความในข้อนี้ เมื่อพนักงาน
เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจของเห็นว่าของแตกหัก หรือเสียหายจนใช้ไม่ได้หรือขาดจำนวนไปจากที่สำแดง
ในใบขนสินค้านั้นต้องด้วยลักษณะที่จะไม่เก็บอากรตามหลักที่กล่าวมาในวรรคก่อน ก็จะไม่สลักรายการ
รับรองในใบขนสินค้าขาเข้า โดยจะระบุไว้ว่าไม่ควรเก็บอากรเพราะเหตุใด

อย่างไรก็ดี การตรวจสอบของแตกหักเสียหายหรือสูญหายนั้น จะต้องสามารถพิสูจน์ได้ว่าเป็นความเสียหายที่เกิดก่อนการนำเข้าสำเร็จตามกฎหมายศุลกากร

1.6) พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจของจะควบคุมสินค้านำเข้าที่ตรวจปล่อย ซึ่งได้ลงรายการปล่อยของไว้ในใบสั่งปล่อย (ตัวแดง) แล้ว โดยดำเนินการควบคุมการขนส่งสินค้าดังกล่าวออกทางสถานีตรวจสอบ (Checking Post)

การตรวจปล่อยของมีได้หลายลักษณะ รวมทั้งการตรวจปล่อยที่ตรวจปล่อยหน้าตู้สินค้า การควบคุมการตรวจปล่อยของที่ตรวจปล่อยจากตู้สินค้า หรือแม้กระทั่งการตรวจปล่อยนอกสถานที่

2) พิธีการศุลกากรในการส่งออก

2.1) ผ่านการตรวจสอบและรับรองใบขนสินค้าขาออก

ใบขนสินค้าขาออกและ เอกสารที่จะต้องยื่นต่อเจ้าหน้าที่เพื่อประกอบการตรวจสอบและรับรองก่อนนำไปตรวจปล่อยสินค้าส่งออก โดยปกติประกอบด้วย ต้นฉบับ ใบขนสินค้าขาออก 1 ฉบับ และคู่ฉบับ 2 ฉบับ พร้อมด้วยบัญชีราคาสินค้าและรายละเอียดของที่บรรจุในหีบห่อ (Packing List) พร้อมแบบ ๘๓ 1.

2.2) ผ่านการตรวจสอบใบขนสินค้าขาออก โดยผ่านการส่งออก ส่วนพิธีการส่งออก ซึ่งจะรับใบขนสินค้าและออกเลขที่ใบขนสินค้าแล้ว โดยจะตรวจสอบความถูกต้องตามระเบียบศุลกากร

2.3) ผ่านการชำระอากรสำหรับสินค้าส่งออก

ใบขนสินค้าที่ต้องชำระค่าภาษีอากรหรือค่าภาคหลวง ฯลฯ งานอากรขาออกส่วนพิธีการส่งออก สำนักงานศุลกากรส่งออกท่าเรือกรุงเทพ จะเรียกเก็บตาม

จำนวนที่หน่วยงานประเมินอากรได้กำหนด รวมทั้งค่าธรรมเนียมพิเศษอื่นใด ซึ่งหากต้องเรียกเก็บด้วย

2.4) ผ่านการตรวจของส่งออก

เมื่อเจ้าหน้าที่ของส่วนพิธีการส่งออก สำนักงานศุลกากรส่งออกท่าเรือกรุงเทพ ได้ตรวจสอบดูการสำแดงรายการในใบขนฯ พร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้องจนเป็นที่พอใจว่าถูกต้องแล้ว เจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่จะสั่งการตรวจ โดยการประทับตราหรือเขียนลงในช่อง "สั่งการตรวจ" แล้วลงชื่อ และวันเดือนปีกำกับไว้

ในกรณีที่เป็นการส่งออกเพื่อขอคืนเงินอากร ตามมาตรา 19 ทวิแห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 นอกจากสั่งการตรวจไปตามปกติแล้ว จะสั่งเพิ่มเติมโดยอาจต้องชักตัวอย่างส่งกองวีเคราะห์สินค้า หรือ กองวีเคราะห์ราคา แล้วแต่กรณี เว้นแต่ในกรณีที่อธิบดีได้ผ่อนผันให้ไม่ต้องชักตัวอย่างสำหรับของรายใด โดยฝ่ายคืนอากรได้บันทึกการผ่อนผันไว้ก็ไม่ต้องสั่งการตรวจเพิ่มเติม สำหรับการชักตัวอย่างก็ได้ แต่หากกรณีการผ่อนผันการชักตัวอย่างเดียว มีเงื่อนไขในการผ่อนผันไว้ เช่น การส่งแคตตาล็อก หรือ รูปถ่ายแทนการชักตัวอย่าง เจ้าหน้าที่ก็จะสั่งการตรวจให้เป็นไปตามเงื่อนไขนั้น ๆ

2.5) ผ่านการรับรองใบขนสินค้าขาออก (ประทับตราสมบูรณ์)

การประทับตราสมบูรณ์ในใบขนสินค้าขาออก เจ้าหน้าที่ฝ่ายอากรขาออกส่วนพิธีการส่งออก ที่รับชำระ เงินอากรหรือเงินประกันหรือหนังสือค้ำประกัน จะมีหน้าที่ประทับตราสมบูรณ์และลงนามกำกับไว้ในใบขนสินค้าฉบับนั้นด้วย

2.6) ผ่านการตรวจของส่งออก

สินค้าขาออกทุกชนิด ก่อนส่งออกไปนอกราชอาณาจักรจะต้องได้รับการตรวจเสียก่อน แต่อนุโลมถือปฏิบัติตามหลักการตรวจของขาเข้า เว้นแต่ในกรณีที่ไม่มีคำสั่ง

กรมฯ หรือการสั่งการตรวจไว้เป็นประการอื่น เช่น การสั่งให้นายตรวจประจำเรือสักรายการ บรรทุก เป็นต้น

กรณีที่เป็นการตรวจปล่อยจากคลังสินค้าทัณฑ์บน ก่อนที่จะนำ สินค้าออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน เจ้าหน้าที่คลังสินค้าทัณฑ์บนตรวจหีบห่อภายนอกทุกหีบห่อ และจะจด จำนวนเครื่องหมายและ เลขหมายของหีบห่อเหล่านั้น ลงไว้บนประทวนตั้งของออก (แบบที่ 395) การนำสินค้าทัณฑ์บนไปยังเรือเดินอากาศต่างประเทศ จะกระทำได้ในเมื่อมีเจ้าหน้าที่คุมส่ง

ข. การนำเข้าและส่งออกทางท่าอากาศยานกรุงเทพ

1) พิธีการศุลกากรในการนำเข้า

การผ่านพิธีการเกี่ยวกับใบขนสินค้าขาเข้า การตรวจปล่อยและการ เรียกเก็บเงินอากรสำหรับของที่นำเข้าทางท่าอากาศยานกรุงเทพ โดยมีขั้นตอนดังนี้

1.1) ผ่านการตรวจสอบใบขนสินค้าขาเข้า โดยผ่านหน่วยรับใบขน สินค้าตามประเภทพัสดุศุลกากรที่งานนั้น ๆ มีหน้าที่รับผิดชอบ (ยกเว้นใบขนสินค้าของส่วนบุคคลและ เอกสิทธิ์ หรือของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ ใบขนสินค้าถ่ายสำ ใบขนสินค้าผ่านแดน) ซึ่งจะตรวจสอบเอกสารที่ผู้นำของเข้ายื่นประกอบใบขนสินค้าว่ามีครบถ้วนตามระเบียบ รวมทั้ง ตรวจสอบอื่น ๆ เช่นเดียวกับท่ากรุงเทพฯ

1.2) ผ่านการประเมินราคาของ โดยหน่วยงานประเมินตามพิกัด ของสินค้านั้น

1.3) ผ่านการตรวจปล่อยของขาเข้า โดยปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่าน นายตรวจและสารวัตรฯ ฝ่ายตรวจสินค้าส่วนการนำเข้า สำนักงานท่าอากาศยานกรุงเทพ โดย นำระเบียบปฏิบัติของท่ากรุงเทพฯ มาใช้ปฏิบัติโดยอนุโลม

2) พิธีการศุลกากรในการส่งออก

2.1) ผ่านพิธีการใบขนสินค้าขาออกได้มีกำหนดไว้ในประมวลหมวด 12 ที่ใช้กับส่วนพิธีการส่งออก สามารถนำมาใช้โดยอนุโลม

2.2) ผ่านการตรวจของขาออกและการบรรทุก

การตรวจของขาออกธรรมดา ไม่ว่าจะ เป็นตามแบบสำแดงสินค้าขาออกพิเศษ หรือใบขนสินค้าขาออกตามธรรมดาที่ส่งออกทางอากาศยานนั้นให้ปฏิบัติท่านองเดียวกับทางเรือ

ของที่ได้ตรวจถูกต้องเรียบร้อยแล้ว จะส่งมอบให้บริษัทการบินรับไปเก็บรักษาไว้พร้อมด้วยแบบสำแดงสินค้าขาออกพิเศษ หรือต้นฉบับใบขนสินค้าขาออกธรรมดา โดยอยู่ในความรับผิดชอบของฝ่ายตรวจและควบคุมสินค้าที่จะควบคุมการเก็บรักษาเพื่อรอการบรรทุกต่อไป

ค. การนำเข้าและส่งออกทางด้านศุลกากรไปรษณีย์ (เต็ม) ด้านศุลกากรในภูมิภาค (เต็ม) ระบบคอนเทนเนอร์บอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (Inland Container Depot) ฯลฯ ให้มีระเบียบปฏิบัติของท่ากรุงเทพฯ ใช้ปฏิบัติโดยอนุโลม เว้นแต่จะได้มีกำหนด ข้อบังคับ ระเบียบคำสั่งเป็นการเฉพาะออกมา ก็ให้ปฏิบัติตามข้อบังคับนั้น ๆ

ง. นอกเหนือจากการปฏิบัติพิธีการนำเข้าและส่งออกโดยทั่วไปดังกล่าวแล้ว ยังมีระเบียบปฏิบัติเป็นการเฉพาะตามนโยบายส่งเสริมการส่งออกของรัฐบาล โดยอาศัยมาตรการทางภาษีอากรหักหลายประการ แต่จะไม่อธิบายลงไปในรายละเอียด ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการ ผู้นำเข้า-ส่งออก และตัวแทนออกของจะต้องติดตามศึกษาและปฏิบัติตามกฎหมายประมวลระเบียบปฏิบัติ และคำสั่งเฉพาะการนั้น ๆ ให้ครบถ้วน

เช่น

1. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเกี่ยวกับคลังสินค้าทัณฑ์บน ประเภทต่าง ๆ
 - 1.1 คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า
 - 1.2 คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทร้านค้าปลอดอากร
 - 1.3 คลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับบรรจุ หรือแบ่งบรรจุของเพื่อการส่งออก
 - 1.4 คลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับเก็บวัตถุดิบพื้นฐาน เป็นต้น

2. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเกี่ยวกับนิคมอุตสาหกรรมทั้งในเขตอุตสาหกรรมทั่วไปและเขตอุตสาหกรรมส่งออก ซึ่งจะต้องปฏิบัติตาม "พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522" ด้วย

3. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรการขอชดเชยค่าภาษีอากรสำหรับสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร ตาม "พระราชบัญญัติชดเชยค่าภาษีอากรสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร พ.ศ. 2524" ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค

4. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรการขอคืนเงินอากรตามมาตรา 19 ตรี แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482

5. การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเกี่ยวกับสินค้านำเข้า-ส่งออก ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ตาม พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

6. ความสัมพันธ์ระหว่างมาตรา 19 ตรี แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 กับคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า, กับการชดเชยอากร, กับการใช้สิทธิทางสำนักงานส่งเสริมการลงทุน และอื่น ๆ

7. การปฏิบัติพิธีการสำหรับผู้ส่งออกระดับพิเศษที่ได้รับสิทธิพิเศษทางศุลกากร

จ. นอกจากนี้แล้ว ยังมีระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการคืนอากรทั่วไปในกรณีต่าง ๆ
อีก เช่น

1. การขอคืนเงินอากรสำหรับของที่นำเข้ามาแล้วส่งกลับออกไปยังเมืองต่างประเทศตามนโยบายมาตรา 19 แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 แก้ไขเพิ่มเติมตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 329 ลงวันที่ 13 ธันวาคม 2515
2. การขอคืนเงินอากรสำหรับของแตกหักเสียหาย หรือสูญหายและของขาดหากจากที่สำแดงในใบขนสินค้าได้แก่ short packing, short landed และ not reported and not arrived
3. การขอคืนเงินอากรสำหรับของที่ตรวจพบว่า อัตราต่ำกว่า หรือสภาพดีกว่าที่สำแดงในใบขนสินค้า
4. การขอคืนเงินอากรที่ชำระไว้เกินเพราะสำแดงชนิดสินค้าผิด
5. การขอคืนเงินอากรที่ชำระไว้เกินเพราะสำแดงราคาผิดหรือสำแดงพิกัดอัตราศุลกากรผิด
6. การขอคืนเงินอากรที่ชำระไว้เกินเพราะเหตุคำนวณเงินอากรผิด
7. การขอคืนเงินอากรที่ชำระไว้เกินเพราะชำระอากรในราคาที่สูงกว่าในบัญชีราคาสินค้า และได้ส่งหนังสือขอคืนเงินอากรไว้ก่อนการส่งมอบ
8. การขอคืนเงินอากรที่ชำระไว้เกินเพราะชำระอากรในพิกัดอัตราอากรสูง และได้ส่งหนังสือขอคืนเงินอากรไว้ก่อนการส่งมอบ
9. การขอคืนเงินอากรที่ชำระไว้เกินเนื่องจากผู้นำเข้าอุทธรณ์การประเมินเงินอากร ตามนโยบายมาตรา 112 ทวิ วรรค 3 แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469
10. การขอคืนเงินอากรในกรณีของต้องห้าม ต้องพิกัดที่กรมศุลกากรสั่งให้รับหรือส่งกลับออกไปตามคำวินิจฉัยพิชการที่ 3/2484, หรือสั่งให้ทำลาย หรือทำความตกลงระงับคดีชั้นศุลกากร โดยยกของกลางให้เป็นของแผ่นดิน
11. การขอคืนเงินอากรสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหยอดเครื่อง และสิ่งที่ใช้ในการหล่อสีน ที่เติมในอากาศยาน ซึ่งศุลกากรได้ปล่อยให้ไปต่างประเทศแล้ว
12. การขอคืนเงินอากรสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหยอดเครื่อง และสิ่งที่ใช้ในการหล่อสีนที่เติมในเรือที่มีขนาดเกินกว่าห้าร้อยตันกรอสส์

13. การขอคืนเงินประกันที่ผลักเป็นรายได้แผ่นดินแล้ว

14. การขอคืนเงินค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เช่น ค่าทำสงวนเวลา

ค่าธรรมเนียมเนียมคุมเฝ้า

15. การขอคืนอากรที่ด้านศุลกากรในส่วนภูมิภาค

ฯลฯ

จ. การปฏิบัติพิธีการเกี่ยวกับของที่ได้รับยกเว้นอากรตามภาค 4 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 รวม 18 ประเภท

ข. การปฏิบัติพิธีการว่าด้วยสินค้าที่มีการจัดระเบียบการนำเข้า-ส่งออก เช่น สินค้าที่ต้องได้รับอนุญาตในการนำเข้า-ส่งออก สินค้าที่ต้องชำระค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้า-ส่งออก สินค้าที่มีมาตรการจัดระเบียบการนำเข้า-ส่งออก สินค้าต้องห้ามทั้งนำเข้า-ส่งออก สินค้านำเข้า-ส่งออกที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ฯลฯ

การปฏิบัติพิธีการศุลกากรในกรณีต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาแล้วนั้น จำเป็นจะต้องอาศัยตัวแทนออกของที่มีความรู้ ความชำนาญและเข้าใจกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เหล่านั้นเป็นอย่างดี เพราะหากผู้ประกอบการปฏิบัติพิธีการโดยไม่เข้าใจกฎเกณฑ์ เงื่อนไข อาจทำให้เสียสิทธิประโยชน์ที่ควรจะได้รับ โดยเฉพาะผู้ประกอบการใหม่ ๆ ที่จะเริ่มต้นทำธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ ควรจะได้ศึกษาหัวข้อกฎหมายระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ เกี่ยวกับมาตรการทางด้านศุลกากรที่รัฐนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายส่งเสริมการส่งออกของรัฐบาลในปัจจุบัน เพื่อประกอบการตัดสินใจในการเลือกทำธุรกิจ อันจะก่อให้เกิดอรรถประโยชน์สูงสุดได้

ภาคผนวก ช.

กฎหมายว่าด้วยการศุลกากร ข้อตกลง อนุสัญญา และพันธกรณีที่เกี่ยวข้อง

กฎหมายว่าด้วยการศุลกากร ขี้อตกลอง อนุสัญญาและพันธะกรณีที่เกี่ยวข้อง*

1. กฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันมีอยู่รวม 17 ฉบับ ได้แก่

- (1) พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469
- (2) พ.ร.บ.ศุลกากรแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 1) พ.ศ. 2471
- (3) พ.ร.บ.ศุลกากรแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2472
- (4) พ.ร.บ.ศุลกากรแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2474
- (5) พ.ร.บ.ศุลกากรแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2475
- (6) พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2479
- (7) พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2479
- (8) พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2480
- (9) พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2480
- (10) พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2482
- (11) พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2483
- (12) พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2497
- (13) พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2499
- (14) ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 329 ลงวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2515
- (15) พ.ร.ก.แก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469 พ.ศ. 2528
- (16) พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2534
- (17) พ.ร.ก. พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530

ทั้งนี้รวมถึง พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวงการคลัง ประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร และคำสั่งกรมฯ ที่ออกตามกฎหมายดังกล่าวด้วย

*ที่ศทางการดำเนินงานของกรมศุลกากร เอกสารโรเนียว (กรุงเทพฯ : กรมศุลกากร, 2538), หน้า 57-60.

2. กฎหมายอื่น ๆ รวมทั้งข้อตกลงหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกรมศุลกากร ได้แก่

(1) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับของต้องห้ามต้องกำกวดในการนำเข้าและส่งออก เช่น

(1.1) พระราชบัญญัติว่าด้วยศุลกากร พ.ศ. 2461

(1.2) พระราชบัญญัติปรามการกระทำให้แพร่หลายและการค้าวัตถุ

อันลามก พ.ศ. 2471

(1.3) พระราชบัญญัติฝิ่น พ.ศ. 2472

(1.4) พระราชบัญญัติภาพยนตร์ พ.ศ. 2473

(1.5) พระราชบัญญัติกัญชา พ.ศ. 2477

(1.6) พระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477

(1.7) พระราชบัญญัติควบคุมแร่ดีบุก พ.ศ. 2479

(1.8) พระราชบัญญัติธง พ.ศ. 2479

(1.9) พระราชบัญญัติควบคุมยาง พ.ศ. 2481

(1.10) พระราชบัญญัติเครื่องหมายราชการ พ.ศ. 2482

(1.11) พระราชบัญญัติควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน พ.ศ. 2485

(1.12) พระราชบัญญัติไฟ พ.ศ. 2486

(1.13) พระราชบัญญัติยานัดถ์ พ.ศ. 2486

(1.14) พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490

(1.15) พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้

เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน พ.ศ. 2490

(1.16) พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493

(1.17) พระราชบัญญัติเครื่องดื่ม พ.ศ. 2495

(1.18) พระราชบัญญัติวิเทศคมนาคม พ.ศ. 2498

(1.19) พระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. 2499

(1.20) พระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑ-

สถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504

- (1.21) พระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ พ.ศ. 2504
- (1.22) พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. 2507
- (1.23) พระราชบัญญัติยาสูบ พ.ศ. 2509
- (1.24) พระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510
- (1.25) พระราชบัญญัติยา พ.ศ. 2510
- (1.26) พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511
- (1.27) พระราชบัญญัติปุ๋ย พ.ศ. 2518
- (1.28) พระราชบัญญัติพันธุ์พืช พ.ศ. 2518
- (1.29) พระราชบัญญัติการส่งออกปศุสัตว์และการนำเข้าในราชอาณาจักร

จักรซึ่งสินค้า พ.ศ. 2522

- (1.30) พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522
- (1.31) พระราชบัญญัติอาหาร พ.ศ. 2522
- (1.32) พระราชบัญญัติควบคุมคุณภาพอาหารสัตว์ พ.ศ. 2525
- (1.33) พระราชบัญญัติเชื้อโรคและพิษจากสัตว์ พ.ศ. 2525
- (1.34) พระราชบัญญัติยุทธภัณฑ์ พ.ศ. 2530
- (1.35) พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535

(2) กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการนำมาประกอบการพิจารณาเรื่องภาษีอากรตามกฎหมายศุลกากร หรือเป็นกฎหมายที่กรมศุลกากรต้องปฏิบัติตาม เช่น

- (2.1) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
- (2.2) พระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483
- (2.3) พระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494
- (2.4) พระราชบัญญัติปิโตรเลียม พ.ศ. 2514
- (2.5) พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520
- (2.6) พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522

(2.7) พระราชบัญญัติเขตแดนค่าภาษีอากรสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร พ.ศ. 2524

(2.8) พระราชบัญญัติองค์การร่วมไทย-มาเลเซีย พ.ศ. 2533

(3) กฎหมายเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มของส่วนราชการอื่น ที่กรมศุลกากรจะต้องปฏิบัติตามให้ถูกต้อง เช่น

(3.1) พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลรัษฎากร (ฉบับที่ 30) พ.ศ. 2534

(3.2) พระราชบัญญัติปิโตรเลียม (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2534

(4) กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการนำมาพิจารณา เรื่องการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดตามกฎหมายศุลกากร

(4.1) พระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477

(4.2) พระราชบัญญัติวิทยุกระจายเสียงและวิทยุโทรทัศน์ พ.ศ. 2498

(4.3) พระราชบัญญัติควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน พุทธศักราช 2485 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2527

(4.4) พระราชบัญญัติประมวลกฎหมายอาญา

(4.5) ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

(5) บันทึกความเข้าใจ ตกลง หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศที่กรมศุลกากรต้องปฏิบัติตามหรือเกี่ยวข้อง เช่น

(5.1) MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN MALAYSIA AND THE KINGDOM OF THAILAND ON THE ESTABLISHMENT OF THE JOINT AUTHORITY FOR THE EXPLOITATION OF THE RESOURCES OF THE SEA BED IN A DEFINED AREA

OF THE CONTINENTAL SHELF OF THE TWO COUNTRIES IN THE GULF OF THAILAND
ลงนามเมื่อวันที่ 21 FEBRUARY 1979

(5.2) AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
KINGDOM OF THAILAND AND THE GOVERNMENT OF MALAYSIA ON THE CONSTITUTION
AND OTHER MATTERS RELATIONG TO THE ESTABLISHMENT OF THE MALAYSIA-
THAILAND JOINT AUTHORITY ลงนามเมื่อวันที่ 30 MAY 1990

(5.3) AGREEMENT BETWEEN MALAY STATES AND SIAMESE
GOVERNMENT FOR FACILITATING THE WORKING OF RAILWAY TRAFFIC BETWEEN
THE KINGDOM OF SIAM AND THE PROTECTED MALAY STATES OF KELANTAN,
KEDAH AND PERLIS AND FEDERATED MALAY STATES ลงนามเมื่อวันที่ 6 NOVEMBER
1922

(5.4) ความตกลงว่าด้วยเอกสารผ่านแดนระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาล
มาลายา ลงวันที่ 24 มิถุนายน 1940

(5.5) THE CONVENTION ESTABLISHING A CUSTOMS CO-
OPERATION COUNCIL (SIGNED ON 15 DECEMBER 1950)

(5.6) INTERNATIONAL CONVENTION ON THE HARMONIZED
COMMODITY DESCRIPTION AND CODING SYSTEM (DONE AT BRUSSELS ON 14
JUNE 1983)

(5.7) ความตกลงว่าด้วยการค้าระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ลงนามเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2534

(6) AGREEMENT ON IMPLEMENTATION OF ARTICLE VII OF THE
GENERAL AGREEMENT ON TARIFFS AND TRADE 1994

(7) อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการกิจของกรมศุลกากรและกรมฯ
กำลังพิจารณาเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา เช่น ATA CARNET CONVENTION

ทั้งนี้รวมทั้งประกาศ ระเบียบต่าง ๆ ที่ออกตามความในกฎหมายดังกล่าวด้วย

ภาคผนวก ข

พันธกรณีที่ประเทศไทยมีต่อนานาชาติ

พันธะกรณที่ประเทศไทยมีต่อนานาประเทศที่สืบเนื่องจากการเข้าเป็นสมาชิก หรือภาคีอนุสัญญา และความตกลงระหว่างประเทศ ตามนโยบายของรัฐบาล ที่กรมศุลกากรจะต้องนำมาถือปฏิบัติ

1. โครงสร้างอัตราอากรตามแนวนโยบายกระทรวงการคลัง
2. เขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area : AFTA)
3. ความตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรและการค้า (General Agreement on Tariffs and Trade : GATT)
4. องค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO)
5. ระบบราคาแกตต์ (GATT Valuation)
6. โครงการ EDI* ด้านการค้าระหว่างประเทศ
7. โครงการนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการบริหารงานของกรมศุลกากร
8. การค้าประกันค่าภาษีอากรของสินค้านำเข้าชั่วคราวภายใต้ระบบทีเอการ์เน็ต (A.T.A. Garnet)
9. อนุสัญญาเกียวโต (Kyoto Convention)
10. การจำแนกประเภทและกำหนดรหัสสินค้าตามระบบฮาร์โมนีซ์
11. พื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย (Joint Development Area : JDA)
12. การให้สิทธิพิเศษทางอากรศุลกากรแก่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
13. ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (Asia Pacific Economic Co-operation : APEC)

*EDI (Electronic Data Interchange) ในทางเทคนิค หมายถึงระบบการสื่อสารและรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์แบบอัตโนมัติ โดยตรงระหว่างเครื่องคอมพิวเตอร์ในเครือข่ายเดียวกันจะสามารถติดต่อสื่อสารและสอบถามข้อมูลซึ่งกันและกันในเวลาไม่กี่วินาที และสามารถรับส่งข้อมูลได้ทุกประเภท

ภาคผนวก ญ.

ประกาศกรมศุลกากรที่ 56/2528 และคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 26/2528

ประกาศกรมศุลกากรที่ 56/2528

เรื่อง : การจัดระดับตัวหนังสือของและการให้สิทธิพิเศษทางศุลกากร ณ ท่าเรือกรุงเทพ

เพื่อให้พิธีการศุลกากรของท่าเรือกรุงเทพ มีความรัดกุมและเหมาะสมยิ่งขึ้น การศุลกากรจึงกำหนดระเบียบปฏิบัติการจัดระดับตัวหนังสือของ (Shipping) และการให้สิทธิพิเศษในการผ่านพิธีการศุลกากรขาเข้าดังนี้ :-

1. ตัวหนังสือของแบ่งออกเป็น

- 1.1 ตัวหนังสือของระดับ ก
- 1.2 ตัวหนังสือของระดับ ข
- 1.3 ตัวหนังสือของระดับ ค

2. สิทธิพิเศษในการผ่านพิธีการศุลกากรขาเข้า

2.1 ตัวหนังสือของระดับ ค ไม่ได้รับสิทธิพิเศษในการผ่านพิธีการศุลกากรใด ๆ เมื่อได้ยื่นใบขนสินค้าขาเข้าต่อกองพิธีการและประ เมีนอากรแล้ว ใบขนสินค้าขาเข้าจะอยู่ในความครอบครองของเจ้าหน้าที่ศุลกากรตลอดไป จนถึงการตรวจปล่อยของไปจากอารักขาของศุลกากร เว้นแต่กรณีที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรสั่งให้ตัวหนังสือของนำไปแก้ไข หรือนำไปตรวจสอบ ณ ฝ่ายต่าง ๆ ของกองพิธีการและประ เมีนอากร

2.2 ตัวหนังสือของระดับ ข จะได้รับสิทธิพิเศษในการยื่นใบขนสินค้าขาเข้าผ่านพิธีการศุลกากร โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะมอบใบขนสินค้าขาเข้าที่ตรวจสอบเสร็จแต่ละขั้นตอนให้ตัวหนังสือของนำไปดำเนินการต่อจนถึงขั้นการตรวจปล่อยของไปจากอารักขาของศุลกากร

2.3 ตัวหนังสือของระดับ ก จะได้รับสิทธิพิเศษในการยื่นใบขนสินค้าขาเข้าผ่านพิธีการศุลกากร โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะลดขั้นตอนการตรวจสอบใบขนสินค้าขาเข้าที่ยื่นขอเสียภาษีอากร และการตรวจปล่อยของไปจากอารักขาของศุลกากรดังนี้

- 2.3.1 ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการศุลกากรบางขั้นตอน
- 2.3.2 ไม่ต้องตรวจสอบราคาสำหรับของนำเข้าที่มีราคาหรือบัญชีรายการราคาสินค้า (Price List) ที่กองพิธีการและประเมินอากรได้อนุมัติรับราคาไว้แล้ว
- 2.3.3 ไม่ต้องตรวจสอบพิกัดอัตราศุลกากรสำหรับของที่นำเข้าประจำ และไม่มีปัญหาพิกัดอัตราศุลกากร
- 2.3.4 ไม่ต้องตรวจสอบการคำนวณ
- 2.3.5 ได้รับการผ่อนผันการตรวจรวมจากการป้องกันและปราบปรามเว้นแต่การตรวจรวมในลักษณะสุ่มตรวจเป็นครั้งคราว (Spot Check)
- 2.3.6 ได้รับการผ่อนผันให้เปิดตรวจของที่นำเข้าในอัตราครึ่งหนึ่งของอัตราตรวจปกติ
- 2.3.7 สหพันธ์พิเศษตามข้อ 2.3.5 จะต้องเป็นบริษัท/ห้าง/ร้าน ที่กรมศุลกากรให้ความเห็นชอบก่อน

3. การจัดระดับตัวแทนออกของและการให้สิทธิพิเศษทางศุลกากรตามข้อ 1 และ 2 เป็นการพิจารณาตามสภาวะการณที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน หากสภาพสิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไปก็จะได้พิจารณาปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมต่อไป

4. ตัวแทนออกของที่มีความประสงค์จะขอเป็นตัวแทนออกของระดับ ก และระดับ ข และขอรับสิทธิพิเศษทางศุลกากร ต้องยื่นคำร้องขอตามแบบพิมพ์ท้ายประกาศนี้ โดยมีสัญญาประกันและหลักทรัพย์ต่อกรมศุลกากรเพื่อเป็นหลักประกันความรับผิดชอบที่อาจเกิดขึ้นจากการยื่นใบขนสินค้า เข้าหรือจากการกระทำที่ไม่สุจริต

ตัวแทนออกของที่ไม่ได้ยื่นคำร้องขอต่อกรมศุลกากรให้จัดระดับตัวแทนออกของ กรมศุลกากรจะจัดระดับเป็นตัวแทนออกของระดับ ค

5. เอกสารและหลักฐานที่ต้องยื่นประกอบคำร้องขอ

5.1 กรณีที่มีความประสงค์จะขอเป็นตัวแทนออกของระดับ ก

5.1.1 หนังสือรับรองของสำนักงานทะเบียนหุ้นส่วนจำกัด กรมทะเบียนการค้า ซึ่งรับรองเกี่ยวกับกิจการของตัวแทนออกของที่เป็นนิติบุคคลดังนี้

- ชื่อผู้มีอำนาจกระทำการผูกพันกิจการ
- รายชื่อกรรมการ
- ทุณจดทะเบียนและทุนที่ชำระแล้ว
- ที่ตั้งสำนักงานใหญ่
- วัตถุประสงค์ของกิจการ

5.1.2 ทะเบียนการค้าหรือสำเนาที่ได้รับรองแล้ว

5.1.3 สำเนาใบเสร็จรับเงินภาษีเงินได้ในนิติบุคคลของรอบระยะเวลาบัญชี
ก่อนยื่นคำร้องขอ

5.1.4 หนังสือสัญญาการว่าจ้างออกของทุกราย สัญญาดังกล่าวอย่างน้อยจะต้องมีข้อความระบุถึงความรับผิดชอบของผู้รับจ้างออกของต่อผู้ว่าจ้างออกของ ในกรณี
ที่ผู้รับจ้างออกของปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับของกรมศุลกากรหรือกระทำการอื่นใดที่เป็น
ความผิดต่อกฎหมาย

5.1.5 รายชื่อบริษัท/ห้างฯ/ร้าน ที่รับดำเนินการออกของไว้ใน
ปัจจุบันทุกราย

5.1.6 คำรับรองของธนาคารเกี่ยวกับสถานะทางการเงิน

5.2 กรณีที่มีความประสงค์จะขอเป็นตัวแทนออกของระดับ ข

5.2.1 ตัวแทนออกของที่เป็นนิติบุคคล ให้ยื่นเอกสารและหลักฐานดังนี้

- ทะเบียนพาณิชย์หรือสำเนาที่ได้รับรองแล้ว
- ทะเบียนการค้าหรือสำเนาที่ได้รับรองแล้ว
- สำเนาใบเสร็จรับเงินภาษีเงินได้ในนิติบุคคลของรอบระยะเวลาบัญชี

ก่อนยื่นคำร้องขอ

- รายชื่อบริษัท/ห้างฯ/ร้าน ที่รับค่าเงินการออกของให้ใน

ปัจจุบันทุกราย

5.2.2 ตัวแทนออกของที่เป็นบุคคลธรรมดาหรือพนักงานลูกจ้างของ บริษัท/ห้างฯ/ร้าน ให้ยื่นเอกสารและหลักฐานดังนี้

- สำเนาทะเบียนบ้าน ภาพถ่ายบัตรประชาชน
- สำเนาใบเสร็จรับเงินภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาของรอบปี

ก่อนยื่นคำขอ

- รายชื่อบริษัท/ห้างฯ/ร้าน ที่รับค่าเงินการออกของให้ใน

ปัจจุบันทุกราย

6. หลังจากวันที่ยื่นคำร้องขอ หากมีการรับว่าจ้างออกของเพิ่มขึ้น ให้ตัวแทนออกของระดับ ก แจ้งรายชื่อบริษัท/ห้างฯ/ร้าน ที่ตนรับว่าจ้างออกของพร้อมสัญญาว่าจ้างออกของ เช่นเดียวกับข้อ 5.1.4 ต่อเลขานุการคณะกรรมการจัดระดับผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก และตัวแทนออกของกองวิเคราะห์ราคาภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับการว่าจ้างออกของ

7. ตัวแทนออกของระดับ ก และระดับ ข ที่กรมศุลกากรออกบัตรรับรองให้จะได้รับสิทธิพิเศษทางศุลกากรตามที่กำหนดไว้จนกว่ากรมศุลกากรจะจัดระดับเป็นอย่างอื่น

8. ตัวแทนออกของที่เป็นข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่ออกของให้แก่เจ้าสังกัด กรมศุลกากรจะจัดระดับให้เป็นตัวแทนออกของระดับ ก โดยไม่ต้องปฏิบัติตามข้อ 4 และ 5

9. กรมศุลกากรสงวนไว้ซึ่งสิทธิในการพิจารณาจัดระดับตัวแทนออกของตามที่เห็นสมควร

ทั้งนี้ ใ้ยื่นคำร้องขอได้ตั้งแต่บัดนี้ สำหรับสิทธิพิเศษทางศุลกากร ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ จะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 2 ธันวาคม 2528 เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ 23 กันยายน 2528

(ลงชื่อ) ไกรศรี จาติกวณิช
อธิบดีกรมศุลกากร

ส่วนในคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 26/2528 ซึ่งให้เจ้าหน้าที่ถือปฏิบัตินั้น ให้เหตุผลในการกำหนดระเบียบปฏิบัติดังกล่าวไว้ดังนี้

"ด้วยปรากฏว่าในปัจจุบันตัวแทนออกของ (Shipping) ที่มาติดต่อผ่านพิธีการศุลกากร มีทั้งประเภทประกอบวิชาชีพโดยสุจริตและประเภททำการทุจริตปะปนคละกัน ตัวแทนออกของที่ทุจริตจะทำการแก้ไขเอกสารหลักฐานต่าง ๆ ที่ยื่นผ่านพิธีการศุลกากรหรือแก้ไขเอกสารหลักฐานต่าง ๆ ที่ผ่านการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ศุลกากรแล้ว เพื่อให้คำภาษีอากรที่ต้องเสียลดน้อยลงกว่าความเป็นจริง เป็นเหตุให้คำภาษีอากรของรัฐต้องเสียหาย ดังนั้นเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้นและเพื่อให้ระบบการจัดเก็บภาษีอากรของกรมศุลกากรมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้นเป็นประโยชน์แก่รัฐและอำนวยความสะดวก

สะดวกแก่ตัวแทนออกของที่ประกอบวิชาชีพโดยสุจริต จึงกำหนดระเบียบ
ปฏิบัติการจัดระดับตัวแทนออกของและการให้สิทธิพิเศษในการผ่านพิธีการ
ศุลกากรขาเข้าดังนี้”

โดยปรากฏสาระสำคัญในข้อ 1-7 เช่นเดียวกับข้อ 1-7 ของประกาศกรมที่ 56/2528
ข้างต้น แต่ได้เพิ่มสาระในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ต่อมาดังนี้

8. ตัวแทนออกของที่เป็นข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่ออกของให้
แก่เจ้าสังกัด กรมศุลกากรจะจัดระดับให้เป็นตัวแทนออกของระดับ ก โดยไม่ต้องปฏิบัติตามข้อ 4
และ 5 แต่ในการผ่านพิธีการให้เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสอบตรวจชื่อผู้นำของเข้าและบัตรประจำตัว
ข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจให้ถูกต้อง

ตัวแทนออกของที่ออกของใช้ส่วนตัวหรือของที่ไม่มีลักษณะทางการค้าให้ปฏิบัติตามพิธีการ
ศุลกากรปกติ

9. ใบขนสินค้าขาเข้าที่ผู้นำของเข้ายื่นผ่านพิธีการศุลกากรด้วยตนเอง หรือใบขนสินค้า
ขาเข้าที่ผู้นำของเข้าลงนามในใบขนสินค้าและมอบให้ตัวแทนออกของที่ไม่ใช่ระดับ ก หรือระดับ ข
เป็นผู้ผ่านพิธีการศุลกากร ให้ถือว่าใบขนสินค้าขาเข้าดังกล่าวยื่นโดยตัวแทนออกของระดับ ค

10. การผ่านพิธีการศุลกากรขาเข้าและการตรวจสอบของ

10.1 ใบขนสินค้าขาเข้าที่ยื่นโดยตัวแทนออกของระดับ ค

10.1.1 ให้กองพิธีการและประ เมีนอาคารดำเนินการดังนี้

- เมื่อได้รับใบขนสินค้าเข้าให้ตรวจสอบพิธีการศุลกากร
ตามขั้นตอนปกติ และให้จัดเจ้าหน้าที่ทำหน้าที่ถือใบขนสินค้าขาเข้า เพื่อผ่านการตรวจสอบแต่ละ

ขั้นตอน ห้ามตัวแทนออกของถือใบขนสินค้าขาเข้า เว้นแต่ใบขนสินค้าขาเข้าที่ต้องตรวจสอบราคา ประเภทที่กัตตราศุลกากรข้ามฝ่าย หรือที่เจ้าหน้าที่สั่งให้ตัวแทนออกของนำไปแก้ไขให้ถูกต้อง

- เมื่อใบขนสินค้าขาเข้าได้ผ่านการตรวจสอบพิธีการและ
ส่งการตรวจแล้วให้นำใบขนสินค้าขาเข้าลงบัญชีโดยมีสำเนา 2 ฉบับ ส่งใบขนสินค้าขาเข้า
พร้อมต้นฉบับบัญชีให้ช่องรับชำระภาษีอากรขาเข้า 1-6 กองเก็บอากรวันละ 4 ครั้ง คือ เวลา
9.00 น. 10.30 น. 13.00 น. และ 14.30 น. และให้นำสำเนาบัญชีรายละเอียดการส่ง
ใบขนสินค้าขาเข้าติดประกาศให้ตัวแทนออกของทราบ ว่า ใบขนสินค้าขาเข้าได้จัดส่งไปกองเก็บ
อากรแล้ว

10.1.2 ให้กองเก็บอากรดำเนินการดังนี้

- แบ่งช่องรับชำระภาษีอากรขาเข้าให้สอดคล้องกับฝ่าย
การนำเข้า 1-6 ของกองพิธีการและประเมินอากร
- ก่อนรับชำระภาษีอากรให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบว่าเป็นใบ
ขนสินค้าของตัวแทนออกของระดับใด โดยดูจากตราประทับใบขนสินค้าขาเข้า
- ถ้าเป็นใบขนสินค้าขาเข้าที่ประทับตรา "ตัวแทนออกของ
ระดับ ก เลขที่....." และมีลายมือชื่อของเจ้าหน้าที่ลงนามรับรองมาชำระภาษีอากร ให้
เจ้าหน้าที่กองเก็บอากรตรวจสอบเฉพาะเอกสารต่าง ๆ ที่แนบใบขนสินค้าขาเข้า เช่น B/L,
invoice, E.C. ฯลฯ ว่ามีครบถ้วนตามระเบียบเต็มหรือไม่ โดยไม่ต้องตรวจสอบลายเซ็น
หรือตราประทับอื่นใดอีก ส่วนใบขนสินค้าขาเข้าที่ประทับตรา "ตัวแทนออกของระดับ ข เลขที่..."
และใบขนสินค้าขาเข้าของตัวแทนออกของระดับ ค ให้ตรวจสอบตามปกติ
- ห้ามรับชำระค่าภาษีอากรที่ตัวแทนออกของระดับ ค ถือใบ
ขนสินค้าขาเข้ามาเอง
- รับใบขนสินค้าขาเข้าของตัวแทนออกของระดับ ค จาก
กองพิธีการและประเมินอากร และเก็บรักษาไว้จนกว่าตัวแทนออกของมาขอชำระภาษีอากร โดย
รับชำระภาษีอากรตามขั้นตอนปกติ ส่วนต้นฉบับใบขนสินค้าขาเข้าที่ได้รับชำระภาษีอากรแล้วพร้อม
ใบเสร็จรับเงินท่อน 2 ให้มอบแก่เจ้าหน้าที่กองตรวจสอบสินค้าขาเข้าที่ประจำอยู่ที่กองเก็บอากรเพื่อ
ดำเนินการต่อไป

- ใบขนสินค้าขาเข้าและใบเสร็จรับเงินท่อน 2 ของตัวแทนออกของระดับ ค สำหรับของที่นำเข้า ณ ท่า ท.ค.ร. 1 (บางปะกอก) และท่า ท.ค.ร. 2 (หวังหลี่) ให้ใส่ของมีกบประทับตรากองเก็บอากร มอบให้ตัวแทนออกของนำไปตรวจปล่อยของได้เช่นเดียวกับตัวแทนออกของระดับ ก และ ข และให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำท่า ท.ค.ร. 1 และ ท.ค.ร. 2 ตรวจสอบของมีกบใส่ใบขนสินค้าจะต้องอยู่ในสภาพเรียบร้อยไม่มีรอยเปิดมาก่อนด้วย

- ใบขนสินค้าขาเข้าของตัวแทนออกของระดับ ค ที่ได้รับจากกองพิธีการและประเมินอากร แต่ตัวแทนออกของยังไม่มาขอชำระภาษีอากรเมื่อครบกำหนด 1 เดือน นับแต่วันรับใบขนสินค้าขาเข้าให้กองเก็บอากรจัดทำประกาศแสดงรายชื่อตามใบขนสินค้าขาเข้าที่ยังไม่ชำระภาษีอากรให้ตัวแทนออกของทราบทั่วกัน และเมื่อพ้นกำหนด 3 เดือน นับแต่วันเรือเข้าจะทำลายใบขนสินค้าขาเข้าฉบับนั้น ๆ เสียก็ได้

10.1.3 ให้กองตรวจสินค้าขาเข้าดำเนินการดังนี้

- ให้รับใบขนสินค้าขาเข้าจากกองเก็บอากรและดำเนินการเช่นเดียวกับกับใบเสร็จรับเงินท่อน 2 เว้นแต่ก่อนที่จะนำใบขนสินค้าขาเข้าจ่ายให้แก่โรงพักสินค้าต่าง ๆ ให้หน้าใบขนสินค้าขาเข้าไปลงบัญชีและตรวจสอบทั้งงานสนับสนุนการจัดเก็บภาษีอากร ฝ่ายวิจัยและแผน กองป้องกันและปราบปราม

- ให้เก็บใบขนสินค้าขาเข้าไว้จนกว่าตัวแทนออกของมาติดต่อขอตรวจของ และให้จัดเจ้าหน้าที่หน้าใบขนสินค้าขาเข้าไปตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Manifest) ที่เจ้าหน้าที่กองควบคุมยานและสินค้าประจำโรงพักสินค้า

๕ ในกรณีที่ตัวแทนออกของไม่มาติดต่อขอตรวจของภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับใบขนสินค้าขาเข้าจากกองเก็บอากร ให้คณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่กองตรวจสินค้าขาเข้า เป็นประธานกรรมการ เจ้าหน้าที่กองควบคุมยานและสินค้า และเจ้าหน้าที่การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นกรรมการ นำใบขนสินค้าขาเข้าดังกล่าวมาดำเนินการตรวจของและส่งตัวอย่างของตามขั้นตอนปกติ และให้คณะกรรมการจัดทำบันทึกแสดงรายละเอียดของการตรวจของ โดยมีสำเนา 2 ฉบับ

ถ้าของตรงตามสำแดงให้ประธานกรรมการส่งรายการตรวจในใบ
 ขนสินค้าขาเข้าและใบส่งปล่อยพร้อมกับมอบของและใบส่งปล่อยและสำเนาบันทึกของคณะกรรมการฯ
 1 ฉบับ ให้กรรมการฝ่ายการทำเรื่อง นำไปเก็บรักษาโดยให้ลงนามรับในต้นฉบับบันทึกของ
 คณะกรรมการฯ ส่วนใบขนสินค้าขาเข้าต้นฉบับและต้นฉบับบันทึกของคณะกรรมการฯ ให้มอบแก่
 กรรมการฝ่ายควบคุมคุณภาพและสินค้า เพื่อให้จัดส่งต้นฉบับใบขนสินค้าขาเข้าให้กองที่เกี่ยวข้อง
 ตามปกติ ส่วนต้นฉบับบันทึกของคณะกรรมการฯ เก็บไว้เป็นหลักฐานใช้ประกอบการออกคำสั่ง
 เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุญาตให้ผ่านออกทางสถานีตรวจสอบได้ (Slip) ในกรณีที่ตัวแทนออกของ
 มาขอรับของในภายหลัง

ถ้าของไม่ตรงตามสำแดงหรือตรวจพบความผิดต่อกฎหมายศุลกากรหรือ
 กฎหมายอื่นใดที่เกี่ยวข้อง ให้ประธานกรรมการบันทึกการตรวจพบในใบขนสินค้าขาเข้าและ
 จัดส่งใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมใบส่งปล่อยไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไป ส่วน
 ของให้มอบให้กรรมการฝ่ายการทำเรื่อง นำไปเก็บรักษา โดยให้ลงนามรับในต้นฉบับบันทึกของ
 คณะกรรมการฯ

- ห้ามมิให้ตัวแทนออกของระดับ ค ถือใบขนสินค้าเข้าทุก
 กรณี

10.2 ใบขนสินค้าขาเข้าที่ยื่นโดยตัวแทนออกของระดับ ข

ให้กองที่เกี่ยวข้องตรวจสอบและดำเนินการพิธีการศุลกากรทุกขั้นตอนปกติ
 และให้กองพิธีการและประเมินอากรตรวจสอบบัตรรับรองการเป็นตัวแทนออกของระดับ ข ที่
 กรมศุลกากรออกให้ พร้อมลงนามรับรองที่ตราประทับ "ตัวแทนออกของระดับ ข เลขที่...."
 ในใบขนสินค้าขาเข้าและให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่เกี่ยวข้องมอบใบขนสินค้าขาเข้าที่ดำเนินการ
 เสร็จแต่ละขั้นตอนให้ตัวแทนออกของระดับ ข นำไปดำเนินการต่อจนถึงขั้นการตรวจปล่อยของ
 ไปจากอารักขาของศุลกากร

10.3 ใบขนสินค้าขาเข้าที่ยื่นโดยตัวแทนออกของระดับ ก

10.3.1 ใ้กองพิธีการและประเมินอาคารดำเนินการดังนี้ :-

- ตรวจสอบบัตรรับรองการเป็นตัวแทนออกของระดับ ก ที่กรมศุลกากรออกให้พร้อมลงนามรับรองที่ตราประทับ "ตัวแทนออกของระดับ ก เลขที่...." ในใบขนสินค้าขาเข้า
- ตรวจสอบใบอนุญาตการนำเข้า (ถ้ามี)
- ตรวจสอบราคาของเฉพาะของนำเข้าที่ยังไม่มีราคา หรือบัญชีรายการราคาสินค้า (Price List) ที่กองพิธีการและประเมินอาคารอนุมัติรับราคาไว้สำหรับของนำเข้าที่มีราคาหรือบัญชีรายการราคาสินค้าที่กองพิธีการและประเมินอาคารอนุมัติรับราคาไว้แล้ว และรายการของที่ต้องการให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบราคา ให้ตัวแทนออกของแจ้ง เป็นลายลักษณ์อักษรให้เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสอบทราบ
- ตรวจสอบประเภทพัสดุศุลกากรเฉพาะที่ตัวแทนออกของแจ้ง เป็นลายลักษณ์อักษรขอให้ตรวจสอบที่สำแดงไว้และให้เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสอบลงนามรับรอง
- ไม่ต้องตรวจสอบการคำนวณหรือพิธีการศุลกากรอื่นใด นอกเหนือจากที่ระบุข้างต้น
- ให้สั่งการตรวจตามปกติ

10.3.2 ใ้กองตรวจสินค้าขาเข้า เปิดตรวจของที่นำเข้าในอัตรา กึ่งหนึ่งของอัตราเปิดตรวจปกติ

10.3.3 ใ้เจ้าหน้าที่ศุลกากรมอบใบขนสินค้าขาเข้าให้ตัวแทนออกของระดับ ก ไปดำเนินการเช่นเดียวกับตัวแทนออกของระดับ ข

11. ใ้กองศุลกากรตรวจสอบใบขนสินค้าขาเข้าที่ยื่นโดยตัวแทนออกของระดับ ก ให้เสร็จสิ้นภายใน 60 วัน นับจากวันที่กองศุลกากรได้รับใบขนสินค้านั้น

12. ให้เลขานุการคณะกรรมการจัดระดับผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก และตัวแทน
ออกของส่งสำเนารายชื่อของบริษัท/ห้างฯ/ร้าน ตามข้อ 6 ให้กองตรวจสินค้าขาเข้า 1 ชุด
และให้ฝ่ายวิจัยและแผน กองป้องกันและปราบปราม สอดส่องติดตามพฤติการณ์ของตัวหนออก
ของระดับต่าง ๆ เพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดที่อาจเกิดขึ้นได้
13. คำสั่งหรือระเบียบอื่นใดที่ขัดหรือแย้งกับคำสั่งนี้ ให้ใช้คำสั่งนี้บังคับ

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 2 ธันวาคม 2528

สั่ง ณ วันที่ 23 กันยายน 2528

(ลงชื่อ) ไกรศรี จาติกวณิช
อธิบดีกรมศุลกากร

แบบพิมพ์คำขอตายประกาศกรมศุลกากรที่ 56/2528

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

เรื่อง ขอให้พิจารณาจัดระดับตัวแทนออกของและขอรับสิทธิพิเศษทางศุลกากร

เรียน อธิบดีกรมศุลกากร

ข้าพเจ้า.....อายุ.....ปี สัญชาติ.....

อยู่บ้านเลขที่.....

.....โทรศัพท์.....

ในฐานะ [] เป็นเจ้าของกิจการโดยตรง [] อื่น ๆ (ระบุตำแหน่งและขอบเขตอำนาจ)..

1. ชื่อตัวแทนออกของ (ไทย)

(อังกฤษ)

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่.....

โทรศัพท์.....ตู้ ปณ.

เทเล็กซ์.....โทรเลขย่อ.....

สาขาในประเทศ.....แห่ง (ให้แจ้งที่ตั้งและวันเปิดดำเนินการของ

แต่ละสาขาด้วย ถ้ากรอกข้อความไม่พอให้แนบเอกสารต่อท้ายแบบพิมพ์นี้)

สาขาในต่างประเทศ.....แห่ง (ให้แจ้งที่ตั้งและวันเปิดดำเนินการของแต่ละสาขาด้วย

กิจการในเครือ.....แห่ง (ให้แจ้งชื่อที่ตั้ง และวันเปิดดำเนินการด้วย)

2. ทะเบียนนิติบุคคลเลขที่.....วันที่..... (ให้แนบหนังสือรับรองของ

สำนักงานทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท กรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์)

ทะเบียนการค้า เลขที่.....วันที่..... (ให้แนบสำเนาทะเบียนการค้า

ที่ได้รับรองแล้วด้วย)

บัตรประจำตัวประชาชนเลขที่.....วันออกบัตร.....วันหมดอายุ.....

(ให้แนบภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนและภาพถ่ายสำเนาทะเบียนบ้าน พร้อมทั้งนำตัวจริง

มายื่นให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบด้วย)

3. สถานะการเงิน

- 3.1 ทุนจดทะเบียน.....บาท ทุนชำระแล้ว.....บาท
(ให้แนบเอกสารแสดงการเพิ่มหรือลดทุนของกิจการตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจถึงปัจจุบัน
สำหรับนิติบุคคล)
- 3.2 สำหรับบุคคลธรรมดาให้ยื่นใบแจ้งรายการบัญชีกระแสรายวัน (Statement of
Current Account) หรือใบยืนยันยอดเงินคงเหลือในบัญชีกระแสรายวัน
(Confirmation of current Account) ของธนาคารหรือหลักทรัพย์อื่น ๆ
เช่น พันธบัตรรัฐบาล โฉนดที่ดิน ใบถือหุ้น
- 3.3 ใช้บริการของธนาคาร สาขา
-
-
-
- 3.4 เป็นลูกค้าชั้นดี (Prime Customer) ของธนาคาร.....สาขา.....
-
-
-
- 3.5 เลขประจำตัวผู้เสียภาษี
(ให้แนบสำเนาใบเสร็จรับเงินภาษีเงินได้นิติบุคคลหรือภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาของ
ปีก่อนยื่นคำขอ)

4. ลักษณะธุรกิจตัวนอกของ4.1 ปีก่อตั้ง

ปีเริ่มดำเนินการทางศุลกากร.....

4.2 ลักษณะธุรกิจ

- บริษัทมหาชน
- บริษัทในครอบครัว
- ห้างหุ้นส่วนจำกัด
- ห้างหุ้นส่วนสามัญ
- ดำเนินกิจการด้วยตนเอง

4.3 การรับจ้างดำเนินการทางศุลกากรให้กับผู้นำเข้า

มีสัญญาว่าจ้าง ให้แจ้งจำนวนและรายชื่อของผู้นำของเข้าที่ว่าจ้างพร้อมทั้ง เลขที่บัตรรับรองผู้นำของเข้าที่กรมศุลกากรออกได้ หากมี และให้แนบภาพถ่ายสัญญาการว่าจ้างออกของที่ทำกับผู้นำ ของเข้าแต่ละรายด้วย

ไม่มีสัญญาว่าจ้าง (ให้แจ้งจำนวนและรายชื่อของผู้นำของเข้าที่ว่าจ้างพร้อม ทั้ง เลขที่บัตรรับรองผู้นำของเข้าที่กรมศุลกากรออกให้ หากมี และให้แนบหนังสือรับรองการว่าจ้างออกของของผู้นำของ เข้าแต่ละรายด้วย)

4.4 ในการดำเนินการทางศุลกากรมีใบขนสินค้าขาเข้าจำนวน...ฉบับ โดยประมาณต่อ 1 วัน

4.5 ได้ใช้คอมพิวเตอร์ในการทำใบขนสินค้า

- ใช่ ไม่ใช่ มีโครงการใช้ในปี.....

4.6 กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท/ห้างฯ

<u>ชื่อตำแหน่ง</u>	<u>สัญชาติ</u>	<u>ขอบเขตอำนาจ</u>
.....
.....
.....

- 4.7 พนักงานผู้ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรและได้รับบัตรผ่านพิธีการศุลกากร
(กรณิดำเนินงานเองให้กรอกข้อนี้ด้วย)

ชื่อ อายุ สัญชาติ วุฒิการศึกษา

.....
.....

- 4.8 ที่ปรึกษากฎหมาย (ถ้ามี)

ชื่อ.....วุฒิ.....

ชื่อสำนักงาน.....

ที่ตั้ง.....

.....

โทรศัพท์.....

5. ประวัติในทางศุลกากรของตัวแทนออกของ (สำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากรบันทึก)

ลำดับ	วัน เดือน ปี	เรื่อง	ความเห็นเจ้าหน้าที่	หมายเหตุ

สัญญาประกันและทัณฑ์บนตัวแทนออกของระดับ ก

(แนบท้ายคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 26/2528 และประกาศกรมศุลกากรที่ 56/2528)

สัญญาประกันและทัณฑ์บนฉบับนี้แสดงว่า (บริษัท/ห้างฯ).....
โดย.....ผู้จัดการ ซึ่งกรมศุลกากรอนุมัติให้เป็นตัวแทนออกของ
ระดับ ก ได้รับสิทธิพิเศษในการผ่านพิธีการศุลกากรเพื่อรับมอบของไปจากอารักขาของศุลกากร
โดยสะดวกรวดเร็ว จึงขอให้สัญญาประกันและทัณฑ์บนต่อกรมศุลกากรว่า

ข้าพเจ้ามีความผูกพันที่จะต้องชำระหนี้แก่กรมศุลกากรภายใต้เงื่อนไขข้อบังคับแห่ง
สัญญาประกันและทัณฑ์บน โดยขอรับรองไว้ต่อกรมศุลกากรดังนี้

1. เอกสารต่าง ๆ ที่ยื่นต่อกรมศุลกากรในการผ่านพิธีการศุลกากรเกี่ยวกับของที่
นำเข้ามาในราชอาณาจักร เช่นใบขนสินค้าขาเข้า บัญชีราคาสินค้า ฯลฯ รวมทั้งเอกสารของ
ทางราชการที่เกี่ยวข้องทุกฉบับ เป็นเอกสารที่ถูกต้องตามความเป็นจริงทุกประการ
2. ชนิด คุณภาพ ปริมาณ น้ำหนัก ราคาและพิกัดอัตราศุลกากรของของที่นำเข้า
แต่ละครั้งถูกต้องครบถ้วนตามความเป็นจริง และตามเอกสารในข้อ 1 ทุกประการ
3. ข้าพเจ้าและบริวารเป็นผู้มีความสามารถในการพิธีการศุลกากรและประกอบวิชาชีพ
ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ข้าพเจ้าจะไม่ปฏิบัติฝ่าฝืนระเบียบ ข้อบังคับของกรมศุลกากร หรือกระทำ
การอื่นใดที่เป็นความผิดต่อกฎหมายศุลกากร
4. การใช้สิทธิพิเศษทางศุลกากรในเรื่องที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรไม่ต้องตรวจสอบราคา
ที่ถือเป็นเกณฑ์ประเมินอากร ประเภทภาษีอากรขาด ข้าพเจ้า (ในนามของผู้นำของเข้า) จะยื่น
ขอชำระภาษีอากรเพิ่มทันที แต่ถ้าเป็นการตรวจพบค่าภาษีอากรขาดโดยเจ้าหน้าที่ผู้สำรวจ เงิน
อากรข้าพเจ้า (ในนามของผู้นำของเข้า) จะชำระค่าภาษีอากรที่ขาดให้กรมศุลกากรจนครบถ้วน
และยินยอมชำระเงินอภัยร้อยละ 10 ของเงินอากรที่ขาด ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับแจ้ง
จากกรมศุลกากร
5. ในกรณีที่มีการปฏิบัติฝ่าฝืนระเบียบ ข้อบังคับของกรมศุลกากร หรือกระทำการ
อื่นใดที่เป็นความผิดต่อกฎหมายศุลกากร ไม่ว่าจะกระทำในนามของข้าพเจ้าหรือบริวารของ
ข้าพเจ้า ข้าพเจ้ายินยอมรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายที่เกิดขึ้นให้แก่กรมศุลกากร
ทุกประการ เป็นเงินไม่เกินกว่าสี่เท่าของราคาของของซึ่งได้รวมค่าอากร (ถ้าพึงมี) ด้วยแล้ว

เว้นแต่กรมศุลกากรจะพิจารณาเป็นอย่างอื่น เมื่อกรมศุลกากรแจ้งให้ผู้นำของเข้าทราบแล้ว
ข้าพเจ้า (ในนามของผู้นำของเข้า) จะนำเงินไปชำระให้แก่กรมศุลกากรภายใน 15 วัน นับ
แต่วันที่ได้รับแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรจากกรมศุลกากร

6. เพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามทัณฑ์บนฉบับนี้ ข้าพเจ้าจะนำหนังสือค้ำประกัน
ของธนาคาร.....จำนวนเงินไม่น้อยกว่า 1,000,000.-บาท (หนึ่งล้าน
บาท) มายื่นต่อกรมศุลกากร ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งการอนุมัติให้เป็นตัวแทนออกของ
ระดับ ก และหากมีความรับผิดชอบที่จะต้องชำระเงินให้แก่กรมศุลกากรมากกว่าจำนวนเงินค้ำประกัน
ดังกล่าว ข้าพเจ้าขอรับผิดชอบขอชดใช้ให้แก่กรมศุลกากรจนครบถ้วนทันที

7. สัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

เป็นต้นไปและให้ใช้ได้ตลอดไปจนกว่ากรมศุลกากรจะเพิกถอน

เพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญานี้ ข้าพเจ้าได้ลงลายมือชื่อไว้ต่อหน้าพยาน และพนักงาน
เจ้าหน้าที่ พร้อมประทับตราบริษัท/ห้างฯ ไว้เป็นสำคัญ

(ลงชื่อ).....ผู้ให้สัญญาประกันและทัณฑ์บน

(ลงชื่อ).....ผู้ให้สัญญาประกันและทัณฑ์บน

(ลงชื่อ).....ผู้ให้สัญญาประกันและทัณฑ์บน

(ลงชื่อ).....พยาน

(ลงชื่อ).....พยาน

หมายเหตุ ข้อความใดไม่ใช้ให้ขีดฆ่า

สัญญาประกันและทัณฑ์บนตัวแทนออกของระดับ ข

(แบบทนายคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 26/2528 และประกาศกรมศุลกากรที่ 56/2528

สัญญาประกันและทัณฑ์บนฉบับนี้แสดงว่า (บริษัท/ห้างฯ).....
 โดย.....ผู้จัดการ หรือนาย/นาง/นางสาว.....
 (ในกรณีเป็นบุคคลธรรมดา) ซึ่งกรมศุลกากรอนุมัติให้เป็นตัวแทนออกของระดับ ข ได้รับสิทธิพิเศษ
 ในการผ่านพิธีการศุลกากร เพื่อรับมอบของไปจากอารักขาของศุลกากรโดยสะดวก จึงขอให้สัญญา
 ประกันและทัณฑ์บนต่อกรมศุลกากรว่า

ข้าพเจ้ามีความผูกพันที่จะต้องชำระหนี้แก่กรมศุลกากรภายใต้เงื่อนไข ข้อบังคับแห่ง
 สัญญาประกันและทัณฑ์บน โดยขอรับรองไว้ต่อกรมศุลกากรดังนี้

1. เอกสารต่าง ๆ ที่ยื่นต่อกรมศุลกากรในการผ่านพิธีการศุลกากรเกี่ยวกับของที่นำ
 เข้ามาในราชอาณาจักร เช่น ใบขนสินค้าขาเข้า บัญชีราคาสินค้า ฯลฯ รวมทั้งเอกสารของทาง
 ราชการที่เกี่ยวข้องทุกฉบับ เป็นเอกสารที่ถูกต้องตามความเป็นจริงทุกประการ
2. ชนิด คุณภาพ ปริมาณ น้ำหนัก ราคาและพิกัดอัตราศุลกากรของของที่นำเข้ามาแต่ละ
 ครั้งถูกต้องครบถ้วนตามความเป็นจริงและตามเอกสารในข้อ 1 ทุกประการ
3. ข้าพเจ้าและบริวารเป็นผู้มีความรู้ความสามารถในพิธีการศุลกากรและประเมิน
 วิชาชีพด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ข้าพเจ้าจะไม่ปฏิบัติฝ่าฝืนระเบียบ ข้อบังคับของกรมศุลกากรหรือ
 กระทำการอันใดที่เบียดความผิดต่อกฎหมายศุลกากร
4. หากข้าพเจ้าหรือบริวารปฏิบัติฝ่าฝืนเงื่อนไขตามสัญญาประกันและทัณฑ์บนนี้ ข้าพเจ้า
 ยินยอมชำระเงินให้แก่กรมศุลกากรเป็นเงิน 50,000.- บาท (ห้าหมื่นบาทถ้วน) เว้นแต่กรม
 ศุลกากรจะพิจารณาเป็นอย่างอื่น เมื่อกรมศุลกากรแจ้งให้ข้าพเจ้าทราบแล้ว ข้าพเจ้าจะนำเงินไป
 ชำระให้แก่กรมศุลกากรภายใน 15 วัน นับจากวันที่ได้รับแจ้ง เป็นลายลักษณ์อักษรจากกรมศุลกากร
5. สัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....
 เป็นต้นไป และให้ใช้ตลอดไปจนกว่ากรมศุลกากรจะเพิกถอน

เพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญานี้ ข้าพเจ้าได้ลงลายมือชื่อไว้ต่อหน้าพยาน และ/หรือประทับ
ตราบริษัท/ห้างฯ ไว้เป็นสำคัญ

(ลงชื่อ).....ผู้ให้สัญญาประกันและทัณฑ์บน

(ลงชื่อ).....ผู้ให้สัญญาประกันและทัณฑ์บน

(ลงชื่อ).....ผู้ให้สัญญาประกันและทัณฑ์บน

(ลงชื่อ).....พยาน

(ลงชื่อ).....พยาน

ภาคผนวก ก.

ประกาศกรมศุลกากรที่ 65/2528 และคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 31/2528

ประกาศกรมศุลกากรที่ 65/2528

เรื่อง : การให้มีบัตรตัวแทนออกของ

ด้วยกรมศุลกากรพิจารณาเห็นว่า ธุรกิจเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศได้พัฒนา
ก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็ว และตัวแทนออกของมีส่วนเกี่ยวข้องกับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ
ในเรื่องการนำเข้าและส่งออก ฉะนั้นเพื่อการเริ่มต้นในการให้มีบัตรตัวแทนออกของ ได้มี
การปรับปรุงธุรกิจของตนให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ
กรมศุลกากรจึงเห็นสมควรให้มีการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกรมศุลกากรให้
มีระบบที่เหมาะสมเพื่อบรรลุเป้าหมายดังกล่าว ดังนี้

1. ให้ตัวแทนออกของยื่นคำร้องขอมีบัตรตัวแทนออกของตามแบบพิมพ์ท้ายประกาศนี้
ภายในวันที่ 31 มกราคม 2529
2. การยื่นคำร้องขอมีบัตรตัวแทนออกของ ให้ยื่นได้ที่สำนักงานเลขานุการกรมหรือ
ที่ด่านศุลกากร ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป และให้มาขอรับบัตรตัวแทนออกของได้ภายใน 30 วันนับแต่
วันยื่นคำร้องขอ
3. นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2529 กรมศุลกากรจะรับติดต่อกับตัวแทนออกของที่มี
บัตรตัวแทนออกของที่ออกตามประกาศฉบับนี้เท่านั้น
4. ประกาศใดที่ขัดหรือแย้งกับประกาศนี้ให้ใช้ประกาศนี้บังคับ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ 5 พฤศจิกายน 2528

(ลงชื่อ) ไกรศรี - จาติกวณิช
อธิบดีกรมศุลกากร

แบบพิมพ์คำขอตายประภาศกรมศุลกากรที่ 65/2528

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

เรื่อง ขอมิบัตรตัวแทนออกของ

เรียน อธิบดีกรมศุลกากร

ข้าพเจ้า.....อายุ.....ปี สัญชาติ.....

อยู่บ้านเลขที่.....

.....โทรศัพท์.....

บัตรประจำตัวประชาชนเลขที่.....วันออกบัตร.....วันหมดอายุ.....

ทะเบียนการค้าเลขที่.....วันที่.....

บัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากรเลขที่.....

ปัจจุบันข้าพเจ้าเป็นตัวแทนออกของให้แก่บริษัท ห้างร้าน

1. (ชื่อบริษัท ห้างร้าน)

2.

3.

(ถ้ามากกว่านี้ให้ใช้ใบแนบท้าย)

(ลงชื่อ).....

.....

หมายเหตุ

1. การยื่นคำร้องขอให้ยื่นพร้อม

1.1 รูปถ่ายขนาด 1 1/2 จำนวน 2 รูป

1.2 สำเนาทะเบียนบ้าน

1.3 สำเนาทะเบียนการค้า

1.4 ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน

(รายการที่ 1.2-1.4 ให้นำตัวจริงมายื่นให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบด้วย)

2. การติดต่อทางจดหมาย กรมศุลกากรจะติดต่อตามที่อยู่ที่แจ้ง ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงที่อยู่จะต้องแจ้งให้สำนักงานเลขานุการกรมทราบ หากไม่แจ้งให้ถือว่าการจัดส่งจดหมายติดต่อ

ตามที่อยู่เดิม ถือว่าได้ติดต่อแล้ว

คำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 31/2528

เรื่อง : การให้มีบัตรตัวแทนออกของ

ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 65/2528 เรื่อง การให้มีบัตรตัวแทนออกของ กำหนดให้
ตัวแทนออกของยื่นคำร้องขอมีบัตรตัวแทนออกของเพื่อใช้สำหรับติดต่อราชการกับกรมศุลกากร
จึงวางระเบียบปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

1. ให้ด่านศุลกากรที่ได้รับคำร้องฯ รวบรวมคำร้องฯ ส่งสำนักงานเลขานุการกรม
อย่างช้าภายในวันรุ่งขึ้นนับจากวันรับคำร้องฯ

2. ให้สำนักงานเลขานุการกรม ตรวจสอบคำร้องฯ ที่ยื่นโดยตัวแทนออกของและที่
ได้รับจากด่านศุลกากร เมื่อเห็นว่าคำร้องฯ มีเอกสารหลักฐานครบถ้วนก็ให้ออกบัตรตัวแทนออก
ของแก่ผู้ยื่นคำร้องฯ ทั้งนี้ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน นับแต่วันที่รับคำร้องฯ
สำหรับคำร้องฯ ที่ได้รับจากด่านศุลกากรให้สำนักงานเลขานุการกรมจัดส่งบัตรตัวแทนออกของ
ให้แก่ด่านศุลกากร เพื่อมอบให้แก่ผู้ยื่นคำร้องฯ ต่อไป

3. การออกบัตรตัวแทนออกของ ให้ใช้บัตรที่กองคลังได้จัดพิมพ์-โดยมีต้นฉบับ 1 ฉบับ
และสำเนา 1 ฉบับ ให้สำนักงานเลขานุการกรมและด่านศุลกากรที่รับคำร้องฯ จัดทำทะเบียน
ประวัติตัวแทนออกของแต่ละคนที่ได้ออกบัตรตัวแทนออกของ ไปแล้ว

4. นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2529 ให้เจ้าหน้าที่รับติดต่อกับตัวแทนออกของที่มีบัตรตัว
แทนออกของที่ออกตามคำสั่งนี้เท่านั้น

5. คำสั่งใดที่ขัดหรือแย้งกับคำสั่งนี้ให้ใช้คำสั่งนี้บังคับ

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่นี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 5 พฤศจิกายน 2528

(ลงชื่อ) ไกรศรี จาติกวณิช

อธิบดีกรมศุลกากร

ภาคผนวก ฎ

สำเนาหนังสือ ชคท. ถึง กรมศุลกากร

ที่ ชคท.5/2533

ชมรมธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ

เมษายน 2533

เรื่อง ขอให้ยกเลิกหรือผ่อนผันการบังคับใช้ประกาศกรมฯ ที่ 31/2532 และที่ 37/2532

เรียน อธิบดีกรมศุลกากร

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. ตารางเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายของบริษัทตัวแทนเรือ
 2. เอกสารแจ้งการขึ้นค่าธรรมเนียม
 3. ประกาศกรมศุลกากรที่ 31/2532
 4. ประกาศกรมศุลกากรที่ 37/2532
 5. ข่าวนิตยสารหนังสือพิมพ์ จำนวน 4 ฉบับ

ตามที่บริษัทเรือได้ประกาศเก็บค่า UFS. CHARGE โดยอ้างว่าเป็นค่าธรรมเนียมการขนถ่ายและบรรจุสินค้าทั้งขาเข้าและขาออก และเรียกเก็บค่า C.Y. SURCHARGE อ้างเก็บค่าขนส่งและใช้สถานที่ สำหรับค่า CFS. CHARGE นั้นเคยเรียกเก็บมาก่อนแล้วและได้มีการปรับอัตราใหม่เพิ่มขึ้นกว่า 200 เปอร์เซ็นต์ เป็นการเอาเปรียบผู้ส่งออกของไทยอย่างเห็นได้ชัด และจัดเก็บในอัตราสูงกว่าค่าใช้จ่ายที่บริษัทเรือต้องจ่ายไปจริงมาก ปราศจากหลักเกณฑ์และไม่เป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการ ทางราชการไม่อาจควบคุมหรือยับยั้งได้ สร้างความเดือดร้อนต่อผู้นำเข้าส่งออกของไทยทุกรายในตอนนี้ ค่า CFS, CHARGE แต่เดิมเรียกเก็บสำหรับตู้ 20 ฟุต 1,375 บาทต่อตู้ และตู้ 40 ฟุต 1,750 บาทต่อตู้ อัตรานี้ก็ถือว่าแพงกว่าความเป็นจริงอยู่แล้วกลับเรียกเก็บอัตราใหม่ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2533 ในอัตรา 2,500 บาท และ 5,000 บาทต่อตู้ 20 ฟุตและ 40 ฟุตตามลำดับ นอกจากนั้นยังเรียกเก็บค่า C.Y. SURCHARGE ซึ่งไม่เคยเก็บมาก่อนในอัตราตู้ 20 ฟุต 1,050 และ 1,400 บาทสำหรับตู้ 40 ฟุต

การปรับราคาของบริษัทเรือครั้งนี้ ชมรมฯ ได้รับการร้องเรียนจากสมาชิกเป็นจำนวนมาก เพราะทำให้ผู้นำเข้า-ส่งออกปรับภาระค่าใช้จ่ายสูงขึ้นเป็นการเพิ่มต้นทุนการผลิต ซึ่งกระทบ

ต่อการนำเข้าสู่ออกสินค้าไทยไม่อาจแข่งขันในตลาดโลกได้ ผู้ส่งออกของไทยไม่มีข้อต่อรอง ไม่สามารถเลือกใช้บริการได้อย่างเสรี ภาครัฐควรสนับสนุนให้ผู้ประกอบการที่แพ่งกว่าอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ทางราชการที่ไม่สามารถหามาตรการตอบโต้หรือปกป้องผู้ส่งออกของไทยได้ ทั้ง ๆ ที่ได้มีการประชุมร่วมทั้งภาคราชการและเอกชนที่การทำเรือแห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2533 และที่กระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2533 ก็ยังไม่มีควมคับขันหามาตรการตอบโต้แต่อย่างใด หากขึ้นปล่อยให้สถานการณ์เป็นเช่นนี้เศรษฐกิจของชาติต้องเสียหายเป็นมูลค่ามหาศาล ผลประโยชน์ของชาติถูกกอบโกยออกนอกประเทศ เพราะปัจจุบันมีตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าเข้าออกประมาณ 1 ล้านตู้ต่อปี

ชมรมฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า สาเหตุสืบเนื่องมาจากการที่กรมศุลกากรได้อนุมัติตั้งสถานบรรจุสินค้าของเอกชน (สตส.) ผู้ส่งออกไม่นิยมไปใช้บริการเพราะไกลจากท่าเรือ และเสียค่าใช้จ่าย เสียค่าใช้จ่ายสูงกว่าโดยไม่จำเป็น ประการสำคัญแทนที่สถานอนุมัติของเอกชน (สตส.) ทั้ง 15 แห่ง แทนที่จะแข่งขันกันในทางการค้าตามนโยบายของกรมฯ กลับมีการรวมกันเมื่อปรับราคาใหม่เพราะสถานอนุมัติกับบริษัทเอเยนต์เรือก็เป็นบริษัทในเครือขายเดียวกันนั่นเอง ทั้งนี้เนื่องจากไม่มีคู่แข่ง ซึ่งแต่เดิมนั้นมีสถานบรรจุสินค้าของเอกชนที่รับบรรจุสินค้านอกสถานที่เพื่อการส่งออกเป็นดุลถ่วง และเป็นผู้แข่งขันด้านบริการผู้ส่งออก สถานอนุมัติเหล่านี้จึงไม่กล้าขึ้นราคาหรือแม้กระทั่งในนามบริษัทเรือก็ตาม แต่หลังจากที่กรมศุลกากรได้มีประกาศฉบับที่ 31/2532 และที่ 37/2532 ทำให้บริษัทเรือถือโอกาสปรับราคาใหม่ในทันที จะเห็นได้ว่าเป็นการเอาเปรียบผู้ส่งออกของไทยอย่างไม่เป็นธรรม

ดังนั้น เพื่อให้เกิดการแข่งขันกรมศุลกากรควรใช้มาตรการตอบโต้ด้วยการยกเลิกประกาศทั้งสองฉบับดังกล่าว เสียหรือหาทางผ่อนผันขยายเวลาบังคับใช้ออกไปอีกสัก 1-2 ปี เพื่อจะได้จัดสรรบุคลากรของกรมให้มีเพียงพอ โดยอนุญาตให้มีการขออนายตรวจไปตรวจนอกสถานที่ได้อย่างเคย ให้ผู้ส่งออกได้มีโอกาสเลือกใช้บริการที่ถูกกว่า กันทั้งเป็นการช่วยระบายนความแออัดของท่าเรือได้อีกทางหนึ่ง เพราะแต่ละเดือนมีสถิติการบรรจุเพื่อการส่งออกนอกสถานที่ถึงเดือนละ 2,500-3,000 ตู้ต่อเดือน เพราะสถานตอบแทนแทนเนอร์ต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่บริเวณรอบ ๆ ท่าเรือไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมพิเศษอันใดเกินกว่าค่าใช้จ่ายจริง เช่นบริษัทเรือ

ส่วนอัตรากำลังเจ้าหน้าที่นายตรวจก็อาจใช้เพียง 1-2 นายต่อลานเท่านั้น ซึ่งสามารถถอนอัตรา
กำลังจาก (สศส.) ที่มีอยู่แล้ว ซึ่งไม่มีปริมาณงานที่สมดุลกัน

ฉะนั้น จึงเรียนมาเมื่อโปรดทราบและพิจารณาทบทวนยกเลิกหรือผ่อนผันประกาศกรมฯ
ทั้งสองฉบับดังกล่าวเสียใหม่ เพื่อช่วยเหลือผู้ส่งออกไทยและเป็นมาตรการของรัฐที่พึงกระทำได้
ในทันที กับทั้งยังให้เกิดความเป็นธรรมกับผู้ประกอบการอยู่เดิม ซึ่งต้องหยุดกิจการเกิดความ
เสียหายเพราะลงทุนแต่ละแห่งรวม 100 ล้านบาท คนงานนับร้อยนับพันคนต้องตกงาน ส่วน
โรงงานผู้ผลิตเมื่อส่งออกหลังวันที่ 1 พฤศจิกายน 2532 ก็ต้องถูกบังคับอย่างไม่เป็นธรรมกับ
ประกาศทั้งสองฉบับดังกล่าวเช่นกัน ขอได้โปรดมีวินิจฉัยช่วยเหลือต่อไปตามที่เห็นสมควร

ขอแสดงความนับถือ

(นายโชติ เชิดชื่น)

ประธานชมรมฯ

ที่ ชคท. 7/2534

ชมรมธุรกิจค้าระหว่างประเทศ

20 พฤษภาคม 2534

เรื่อง ขอเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับระบบ อีดีไอ

เรียน รองอธิการบดีกรมศุลกากรฝ่ายปราบปราม

ตามที่ท่านรองอธิการบดีกรมศุลกากรฝ่ายปราบปราม ได้เชิญคณะกรรมการบริหารชมรมฯ เพื่อชี้แจงหารือเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการของกรมศุลกากร อันเนื่องมาจากขณะนี้ การนำเข้าและส่งออกมีจำนวนมากขึ้น เจ้าหน้าที่ของกรมศุลกากรมีจำนวนจำกัด ไม่เพียงพอจะบริการให้เกิดความรวดเร็วได้ตามนโยบายของรัฐบาล อีกทั้งตัวแทนออกของที่ไม่เป็นรูปของบริษัท มักจะปฏิบัติพิธีการ สร้างความเสียหายให้แก่ผู้นำเข้า-ส่งออก โดยตนเองไม่รับผิดชอบ จึงดำริที่จะนำระบบอีดีไอเข้ามาใช้ เพื่อให้เกิดความรวดเร็ว และสะดวกต่อการควบคุมตัวแทนออกของ เช่น นานาประเทศ

โดยที่กรมศุลกากรจะให้มีการจดทะเบียนตัวแทนออกของ และต้องมีเงินค้ำประกัน ตามที่กรมศุลกากรจะกำหนด "เพื่อที่จะได้รับสิทธิพิเศษในการผ่านพิธีการ" ลักษณะของการผ่านพิธีการ คือ :-

ผ่านก่อนตรวจสอบภายหลัง ซึ่งจะลดขั้นตอน ดังนี้

- | | |
|----------------------|--|
| <u>พิธีการขาเข้า</u> | 1) ไม่ตรวจสอบ ปี/แอล |
| | 2) ไม่ตรวจสอบพิกัด, ราคา |
| | 3) ไม่ตรวจสอบค่านวม |
| | 4) ไม่ตรวจสินค้า <u>ตรวจสอบเครื่องหมายและเลขหมายเท่านั้น</u> |
| <u>พิธีการขาออก</u> | 1) ตรวจเฉพาะ มาตรา 19 ทวี, ชด.เชย, ซี.เอ็กซ์พอร์ตล
ทันทีบนโรงผลิต, ทัณฑ์บนส่งกลับ รวม 5 อย่างเท่านั้น |
| | 2) <u>คืนอากรได้ภายใน 7 วัน</u> |

หากมองอย่างผิวเผินเป็นการลดขั้นตอนมากพอสมควร แต่ทางคณะกรรมการบริหาร
ชมรมฯ มีความเห็นว่า การที่จะเอาระบบ อีดีไอ มารองรับงานพิธีการศุลกากรในอนาคตนั้นเป็น
เรื่องที่ดี และทางชมรมฯ เห็นด้วย ที่จะมีการจดทะเบียนตัวแทนออกของ ที่เป็นนิติบุคคลในรูปของ
บริษัทจำกัด หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด ที่มีวัตถุประสงค์เป็นตัวแทนออกของ มีทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า
1 ล้านบาท แต่ทางชมรมฯ ไม่เห็นด้วยที่จะต้องมีวงเงินค้ำประกันกับศุลกากร เพื่อปฏิบัติพิธีการ
ศุลกากรในฐานะตัวแทนของผู้นำเข้าและส่งออก ในต่างประเทศที่ใช้ระบบ อีดีไอ ก็ไม่มีการเรียก
เงินประกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้นำเข้า-ส่งออก หรือตัวแทนออกของก็ตาม

โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางชมรมฯ เชื่อว่า ระบบผ่านก่อนตรวจสอบภายหลัง ที่กำหนด
ขั้นตอนไว้ใหม่ ยังมีอีกหลายประเด็นที่ไม่เอื้ออำนวยให้เป็นไปได้อย่างรวดเร็ว เช่น

1. เจ้าหน้าที่ศุลกากรไม่ให้ความร่วมมือ อาจสร้างเงื่อนไขให้เกิดความล่าช้า
เพื่อเรียกร้องผลประโยชน์ (ที่เคยได้)
2. การทำเรื่องฯ ยังมีความแออัดเป็นอย่างมาก
3. ขาดแคลนรถบรรทุก ร.ส.พ.

ซึ่งขณะนี้ยังไม่ได้รับการแก้ไขให้สอดคล้อง เพื่อให้เป็นรูปธรรมอย่างจริงจังได้
แม้จะมีความรวดเร็ว เฉพาะพิธีการศุลกากร ก็หาได้เกิดความคล่องตัวตามนโยบายของรัฐบาลไม่

ฉะนั้น ทางชมรมฯ ใครขอเสนอความคิดเห็น ดังนี้

1. ปัญหาการควบคุมตัวแทนออกของ

ให้มีการจดทะเบียนกับกรมศุลกากร โดยมีเงื่อนไขดังนี้

- 1.1 ผู้ขอจดทะเบียนจะต้อง เป็นนิติบุคคล ในรูปของบริษัทจำกัด หรือห้าง-
หุ้นส่วนจำกัด
- 1.2 ต้องมีทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า 1 ล้านบาท

1.3 ต้องมีสัญญาว่าจ้างจากผู้นำเข้า-ส่งออก

1.4 ต้องควบคุมพนักงาน โดยให้แสดงบัตรตัวแทนออกของของบริษัทที่จดทะเบียนกับศาลการแล้ว

จากเงื่อนไขดังกล่าว ก็สามารถควบคุมตัวแทนออกของได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะกรมศาลการควบคุมเฉพาะนิติบุคคลที่มาขอขึ้นทะเบียนเท่านั้น ส่วนนิติบุคคลที่ต้องรับผิดชอบพนักงานของตนเอง จะทำให้เกิดความเรียบร้อยขึ้น (ไม่มีซับซ้อน)

2. ปัญหาพิธีการขาเข้า

ให้ลดขั้นตอนพิธีการผ่านใบขนที่ไม่จำเป็นต้องตรวจสอบทันทีในขณะผ่านพิธีการ เช่น ไม่ต้องตรวจสอบใบตราส่ง (ปี/แอล), ไม่ต้องตรวจสอบค่านวม ส่วนตรวจสอบพัสดุราคาให้กองวิเคราะห์ราคาลงมาร่วมเหมือนกองตรวจและกองควบคุม ตรวจสอบพัสดุราคาก็จะทำให้เกิดความรวดเร็วขึ้น

3. ปัญหาตรวจปล่อยขาเข้า

ให้คงเดิมตามปกติ เพราะการตรวจปล่อยให้มีปัญหาล่าช้า ที่ต้องปล่อยล่าช้า เนื่องจากกองวิเคราะห์สินค้า ทำการวิเคราะห์ล่าช้า น่าจะแก้ไขหาวิธีวิเคราะห์ให้รวดเร็วขึ้นกว่าปัจจุบันนี้ (จัดเจ้าหน้าที่วิเคราะห์สินค้าประจำทุกโรงพักสินค้า)

4. ปัญหาพิธีการขาออก

พิธีการที่เป็นอยู่ขณะนี้ ก็เป็นพิธีการที่รัดกุมและยับยั้งอยู่แล้ว แต่ที่ล่าช้าอยู่ที่เจ้าหน้าที่บางคนหนองเหนียว เจตนาให้ล่าช้า เมื่อใกล้หมดเวลาราชการบรรดาซัปปิ้งก็จะแก่งแย่งเสนอผลประโยชน์ให้เจ้าหน้าที่ เพื่อผ่านพิธีการให้แล้วเสร็จภายในวันนั้น การแก้ไขจึงควรกำหนดเวลาย่านพิธีการ เช่น ใบขนที่ยื่นผ่านพิธีการตั้งแต่เวลา 8.30 น.-14.30 น. จะต้องมีข้อบังคับตรวจสอบพิธีการให้แล้วเสร็จภายในวันนั้น ส่วนใบขนที่ยื่นหลัง 14.30 น.

จะเสร็จพิธีการในวันรุ่งขึ้น การแก่งแย่งเสนอผลประโยชน์ก็จะหมดไป พิธีการก็จะเป็นไปตาม
 คิวก่อนหลัง ถึงแม้จะมีการคัดค้านบ้างสำหรับชิงที่นั่งที่เสนอผลประโยชน์ แต่ผู้ที่ไม่เสนอผลประโยชน์
 ก็ยังมีความหวังว่า อย่างน้อยโยชนที่ตนยื่นผ่านพิธีการ จะต้องเสร็จภายในเวลา 14.30 น.
 ของวันนั้น หากผู้บังคับบัญชาของเจ้าหน้าที่เขมกวัด ไม่ละเลย ควบคุมเพื่อให้เป็นไปตามข้อเสนอนี้
 ได้ความล่าช้าก็จะหมดไป เพราะ

1. ผู้ส่งออกก็จะจัดโยชนมายื่นภายในกำหนดเวลาแต่เนิ่น ๆ
2. เจ้าหน้าที่ศุลกากรก็ต้องทำให้เสร็จตามกำหนดเวลาที่บังคับไว้

ฉะนั้น ชมรมฯ หวังว่ากรมศุลกากรควรจะแก้ปัญหาความล่าช้า โดยลดขั้นตอน
 ที่ไม่จำเป็น ให้เหลือเฉพาะขั้นตอนที่ต้องตรวจสอบเพื่อความรัดกุมในการชำระภาษีอากร หากจะ
 มีการผิดพลาดประการใดก็ตาม ผู้นำเข้า-ส่งออกยังมีภาระที่จะต้องรับผิดชอบ ทั้งคดีอาญาและคดีแพ่ง
 มีกำหนดถึง 10 ปี น่าจะเป็นการรัดกุมเพียงพอ จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายวิชัย วัปัสสนาธรรม)

ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์

24 สิงหาคม พ.ศ. 2535

เรื่อง ขอให้แก้ไขประมวลฯ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2530) ข้อ 06 03 04 (1), (5), (7) เนื่องจากในระเบียบปฏิบัติต้องย้อนกลับไปปฏิบัติดังที่เคยเป็นมาก่อนปี 2508

เรียน อธิบดีกรมศุลกากร

ผ่าน ผู้อำนวยการกองพิธีการและประเมินอากร

อ้างถึง ประกาศกรมศุลกากรที่ 13/2508 และ

คำสั่งทั่วไปที่ 26/2508

ชมรมฯ ได้รับการร้องเรียนจากผู้นำเข้าจำนวนมากว่า ขณะนี้กองพิธีการฯ บางฝ่ายได้ทำการตรวจสอบใบตราส่งสินค้า ให้เป็นไปตามประมวลฯ (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2530) ข้อ 06 03 04 (5), (7) ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาความล่าช้า และเป็นภาระเพิ่มขึ้นตอนในทางปฏิบัติ ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายสูงขึ้น ผลที่ตามมาคือ มีใบขนสินค้าที่รอผ่านพิธีการค้างอยู่เป็นจำนวนมาก กล่าวคือ :-

ตามปกติใบตราส่งสินค้าที่ยื่นผ่านพิธีการ หากมีการแก้ไขหรือเพิ่มเติมจะไว้ให้บริษัทตัวแทนเรือประทับตราลงลายมือชื่อรับรองความถูกต้อง ก็ผ่านพิธีการตรวจสอบมาได้โดยตลอด ตั้งแต่ปี 2508 จนถึงปัจจุบันนี้ แต่ปรากฏว่าเมื่อวันที่ 18 ส.ค. 2535 เจ้าหน้าที่พิธีการฯ บางฝ่ายได้อ้างถึงประมวลฯ ดังกล่าวข้างต้นมาเป็นแนวทางในการปฏิบัติ โดยส่งใบตราส่งสินค้าที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมไปกองตรวจสินค้าขาเข้า เพื่อตรวจสอบกับบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (MANIFEST) ซึ่งเป็นระเบียบปฏิบัติแบบเก่าที่มีมาก่อนปี 2508 อันเป็นแนวทางปฏิบัติที่ไม่สะดวกก่อให้เกิดความล่าช้า

กรมฯ จึงได้มีประกาศกรมที่ 13/2508 ให้ผู้นำเข้ายื่นสำเนาใบตราส่งสินค้าหนึ่งฉบับเป็นเอกสารประกอบใบขนสินค้าขาเข้า นอกเหนือจากเอกสารปกติ และได้มีคำสั่งทั่วไปที่ 26/2508 ผ่อนผันให้ใช้สำเนาใบตราส่งสินค้าตรวจสอบกับใบขนสินค้าขาเข้า เพื่อเสียอากรประทับตราสมบูรณ์ให้ผ่านไปได้ ส่วนการตรวจสอบใบขนสินค้าให้ตรงกับบัญชีสินค้าสำหรับเรือ ให้เป็นหน้าที่ของกองควบคุมยานและสินค้า ณ โรงพักสินค้าที่ขนของขึ้นบก ที่จะต้องดำเนินการก่อนตรวจปล่อยสินค้า

ประกาศกรม และคำสั่งทั่วไปทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวข้างต้น เป็นระเบียบปฏิบัติที่เอื้ออำนวยและสะดวกในการปฏิบัติพิธีการด้วยดีตลอดมาตั้งแต่ปี 2508 แต่เมื่อมีการแก้ไขประมวลฯ เมื่อปี 2530 อาจจะมีการตกหล่นเกี่ยวกับประกาศและคำสั่งดังกล่าว

ชมรมฯ มีความเห็นว่า กรมฯ น่าที่จะทบทวนแก้ไขประมวลฯ เป็นการด่วน เพราะผู้นำเข้าได้รับความเดือดร้อนในเรื่องนี้มาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นการขัดกับนโยบายของกรมฯ ที่ต้องการลดขั้นตอนเพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการนำเข้า-ส่งออก ชมรมฯ จึงใคร่ขอเสนอแนะให้มีการแก้ไขในเนื้อหาประมวลฯ ดังนี้ :-

ข้อ 06 03 04 การตรวจสอบใบตราส่งสินค้าและการตรวจสอบใบขนสินค้ากับใบตราส่งสินค้า

(1) ในรายละเอียด รายการที่จะต้องมี (คงเดิมไว้) การแก้ไขหรือเพิ่มเติมรายละเอียดในใบตราส่งสินค้าให้บริษัทตัวแทนเรือประต๊อบตราของบริษัท และลงลายมือชื่อรับรองความถูกต้อง (น่าจะเพียงพอ เพราะเป็นผู้ออกใบตราส่งเอง) ยกเว้นการแก้ไขชื่อผู้รับใบตราส่งสินค้า

(5) ให้กองควบคุมยานและสินค้าตรวจสอบใบขนสินค้ากับบัญชีสินค้าสำหรับเรือ และรับรองความถูกต้องก่อนตรวจปล่อยสินค้า (รายละเอียดอื่นให้คงไว้)

(7) กองพิธีการฯ ตรวจสอบเพียงให้มีใบตราส่งสินค้าเป็นเอกสารประกอบ มีรายละเอียดถูกต้องตรงตามใบขนสินค้าที่สำแดง โดยมีการรับรองการแก้ไขหรือเพิ่มเติมจากบริษัทตัวแทนเรือประต๊อบตราและลงลายมือชื่อ

ชมรมฯ มั่นใจว่า หากเนื้อหาแก้ไขเป็นไปตามที่ชมรมฯ เสนอแนะมานี้ น่าจะเกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติผ่านพิธีการมากยิ่งขึ้น จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายวิชัย วัปัสสนาธรรม)

ที่ปรึกษาชมรมฯ ทำการแทนประธาน

ที่ ชคท. 2/2535

ชมรมธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ

10 กุมภาพันธ์ 2536

เรื่อง ขอเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงระเบียบปฏิบัติ กตป.
เรียน คุณสุกัศดิ์ แจ่มดี ผู้อำนวยการกองพิธีกรรมฯ เลขานุการ กตป.
สิ่งที่มาด้วย สำเนาหนังสือ ที่ ชคท. 7/2534 ลงวันที่ 20 พฤษภาคม 2534

ตามที่คณะกรรมการ กตป. โดยเลขานุการ ได้มีหนังสือเชิญชมรมฯ เข้าร่วมประชุม เพื่อชี้แจงให้ทราบถึงหลักการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ที่พึงจะได้รับจากการเป็น "ตัวแทนออกของรับอนุญาต" (CUSTOMS BROKER) นั้น อันเนื่องมาจากกรมศุลกากรต้องการปรับปรุงงานด้านการผ่านพิธีการ และการตรวจปล่อยสินค้า ให้เป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว รัดกุม และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยกรมศุลกากรจะให้มีการจดทะเบียนตัวแทนออกของรับอนุญาต (CUSTOMS BROKER) ตามเงื่อนไขจะต้องมีเงินค้ำประกัน 10 ล้านบาท และจะต้องเป็นนิติบุคคลมีทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า 1 ล้านบาท เพื่อที่จะได้รับสิทธิพิเศษ ลักษณะของพิธีการ คือ : ผ่านก่อนตรวจสอบภายหลัง ซึ่งจะลดขั้นตอนเหลือเพียง :

พิธีการขาเข้า 1. ตรวจสอบเอกสารประกอบ 2. คำนวณเข้าคอมพิวเตอร์
3. สั่งการปล่อย 4. สั่งมอบสินค้า

พิธีการขาออก 1. ตรวจเฉพาะชดเชย, ขอคืนอากรของส่งกลับ, คลังสินค้า
ทัณฑ์บน, ของมีทัณฑ์บน
2. คืนอากร ม.19 ทั่วไต้ภายใน 7 วัน

ขั้นตอนพิธีการดังกล่าว หากมองอย่างผิวเผินน่าจะสะดวกรวดเร็วขึ้น แต่ในทางปฏิบัติยังเป็นเรื่องยาก ไม่ว่าจะเป็นทางด้านกฎหมาย, ขอบเขตการรับผิดชอบระหว่างผู้นำเข้าและตัวแทนออกของ ความรัดกุมในการจัดเก็บภาษีของรัฐ และความพร้อมทางด้านบุคลากรของกรมศุลกากร โดยเฉพาะหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย และองค์การ ร.ส.พ. ซึ่งยังไม่ได้รับการแก้ไขให้เกิดความคล่องตัวเลย

อนึ่ง เรื่องดังกล่าวนี้กรมฯ เคยเชิญชมรมฯ ร่วมประชุมปรึกษาหารือครั้งหนึ่งแล้ว เมื่อปี 2534 สมัยท่านรองอธิบดีสมใจนึก เฮงตระกูล ขึ้นตอนเหมือนกัน จะมีความแตกต่างกัน ที่เงินค่าประกัน 40 ล้านบาท เป็น 10 ล้านบาทเท่านั้น และชมรมฯ ได้มีหนังสือที่ ชคท. 7/2534 ลงวันที่ 20 พฤษภาคม 2534 เห็นด้วยกับการลดขั้นตอน แต่ไม่เห็นด้วยกับการกำหนด คุณสมบัติตัวนอกของ ด้วยจำนวนเงินค่าประกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทางชมรมฯ เชื่อว่า "ระบบผ่านก่อน ตรวจสอบภายหลัง" ที่กำหนดขั้นตอนไว้นั้น ยังมีอีกหลายประเด็นที่ไม่เอื้ออำนวย ให้เป็นไปได้อย่างรวดเร็ว ชมรมฯ ยังมีความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เหมือนเดิม จึงนำส่งสำเนา หนังสือดังกล่าวมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายวิชัย วิปัสสนาธรรม)

ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์

ชมรมธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ

12 มีนาคม 2536

เรื่อง การขนส่งสินค้าในช่วงเวลากลางคืน

เรียน ผู้อำนวยการ ร.ส.พ.

อ้างถึง หนังสือขององค์การฯ ที่ ร.ส.พ. 02/226 ลงวันที่ 12 มีนาคม 2536 และ
สำเนาหนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ นร 0804/0015 ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2536

ตามที่รัฐบาลมีนโยบายจะแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ และ เขตปริมณฑล โดย
ให้ผู้เกี่ยวข้องขยายเวลาทำงานที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ดังรายละเอียดตามหนังสือที่อ้างถึงแล้วนั้น
ทางองค์การฯ จึงต้องการทราบว่า หากมีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวจะมีผลกระทบหรือไม่
ประการใดในการขนส่งสินค้าในช่วงเวลากลางคืน

ชมรมฯ มีความเห็นว่า จะมีผลกระทบถึงธุรกิจการนำเข้า-การส่งออก การท่าเรือ
กรุงเทพฯ และ เศรษฐกิจโดยรวมเป็นอันมาก โดยเฉพาะในทางปฏิบัติแล้วเป็นไปได้เลย
เพราะได้ไม่คุ้มเสีย จึงใคร่ขอเรียนชี้แจงดังนี้

1. ปัญหาของผู้นำเข้า ผู้นำเข้าคงไม่พร้อมที่จะรอรับสินค้าในช่วงเวลา 12.00 น.-
24.00 น. ถึงแม้จะไม่มีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เพิ่มขึ้นจากหน่วยงานของรัฐและองค์การที่เกี่ยวข้อง
ก็ตาม แต่ในส่วนของผู้นำเข้าจะต้องเสียค่าล่วงเวลาให้กับพนักงานตาม พ.ร.บ. แรงงาน อีกทั้ง
คงจะไม่ได้ได้รับความร่วมมือจากผู้นำเข้า เพราะผู้นำเข้าคงจะต้องปกป้องสิทธิและประโยชน์โดย
คงต้องรอป้อนสินค้าในช่วงเวลาปกติ

2. ปัญหา ร.ส.พ. ตามปกติแล้วรถ ร.ส.พ. ที่ให้บริการอยู่โดยเฉลี่ยวิ่งได้ 2
เที่ยวต่อคืน และในจำนวนรถทั้งหมดที่ใช้ได้มีไม่เกิน 1,000 คัน ก็ยังมีไม่เพียงพออยู่แล้ว และ

หากต้องถือปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว จะวิ่งได้เหลือเพียง 1 เทียวต่อคัน การขาดแคลนรถบรรทุกจะทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น เงินนอกระบบก็จะมีตามมา เพราะต้องแก่งแย่งกันขอรถ ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายสูงอันเป็นผลกระทบต่อนักธุรกิจโดยรวม

3. ปัญหาการทำเรือกรุงเทพ เนื่องจากการที่ต้องชดเชยสินค้าของผู้นำเข้า และ ร.ส.พ. ต้องเสียขีดความสามารถในการบรรทุกของตนเองเกือบ 50% ทำให้การทำเรือฯ ต้องประสบกับปัญหาการแออัดของสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นอย่างแน่นอน การแออัดของการทำเรือฯ เมื่อครั้งที่ผ่านมา ประเทศชาติต้องสูญเสียประโยชน์ให้กับสายการเดินเรือต่างชาติเป็นจำนวนเงินเท่าไร? และไม่มีหน่วยงานไหนของรัฐออกมาปกป้องได้

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ชมรมฯ มีความเห็นว่าคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบกคงจะแก้ปัญหาไม่ถูกจุด หรือไม่ก็คงเข้าลักษณะชี้ข้างจับตักแตน กล่าวคือ ร.ส.พ. มีรถที่วิ่งอยู่บนถนนในเขตปริมณฑลไม่เกิน 1,000 คัน ดังนั้นจึงไม่น่าที่จะเป็นตัวปัญหาที่แท้จริง เพราะรถ ร.ส.พ. มิได้จอดแช่วิ่งในเมือง ทุกคันวิ่งผ่านเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางชานเมืองหรือนอกเมืองเท่านั้น

จึง เสนอความเห็นมา เพื่อพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(วิชัย วัปัสสนาธรรม)

ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์

28 ตุลาคม 2536

เรื่อง ชักตัวอย่างส่งกองวีเคราะห์สินค้าพิกัดก่อนปล่อย

เรียน ท่านรองอธิบดีกรมศุลกากร ฝ่ายวิชาการ

ด้วยขณะนี้การชักตัวอย่างส่งกองวีเคราะห์สินค้าพิกัดก่อนปล่อยยังมีความล่าช้าอยู่มาก และขั้นตอนการคุมส่งตัวอย่างก็ไม่เอื้ออำนวยให้เกิดความคล่องตัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งพิธีการส่งการตรวจซึ่งเพิ่มงานขึ้นโดยไม่จำเป็น ดังนั้น เพื่อให้เกิดความรวดเร็วเหมาะสมกับขั้นตอนและสถานที่ตามนโยบายของกรมศุลกากร ชมรมฯ จึงขอเรียนเสนอแนะโดยประมวลจากประสบการณ์เพื่อปฏิบัติ ดังนี้

1. พิธีกองประเมินเกี่ยวกับการส่งการตรวจ แม้จะมีคำสั่งบังคับว่าสินค้าประเภทพิกัดใดไม่ต้องส่งกองวีเคราะห์สินค้าพิกัดก่อนปล่อย หรือให้ส่งเพื่อวีเคราะห์สำหรับการนำเข้าครั้งแรกและให้ลุ่มตัวอย่างปีละสองครั้งก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติจริง ๆ แล้วกลับขึ้นอยู่กับความพอใจของเจ้าหน้าที่ ตัวอย่างเช่น สินค้า ESSENTIAL OIL ประเภทพิกัด 3302.900 เดิมอัตราอากร 50% ลดลงเหลือ 15% ตาม บ.คส.ที่ ศ.ก. 16/2535 ลงวันที่ 11 กันยายน 2535 ระยะเวลานำเข้าเดือนเดียวกันส่งตัวอย่าง 2 ครั้ง ส่งทั้งกองวีเคราะห์สินค้าและกองประเมินฯ (มีหลักฐาน) บางครั้งเจ้าหน้าที่กองวีเคราะห์สินค้าถามผู้นำเข้าว่า สินค้าประเภทนี้ (กระดาษ เหล็ก) ส่งมาทำไม? เป็นต้น จึงเป็นเหตุหนึ่งทำให้กองวีเคราะห์สินค้ามีงานเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็น

2. การคุมส่งตัวอย่าง จากกองตรวจสินค้าขาเข้ามากองวีเคราะห์สินค้า เจ้าหน้าที่คุมส่งตัวอย่างไม่ยอมคุมส่งทันที ต้องรอรอบรวมหลายรายจึงจะนำส่งครั้งหนึ่ง ทำให้เสียเวลาและไม่มีเวลาเหลือพอที่จะออกสินค้าในวันเดียวได้ เป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงขึ้นและในบางครั้งไม่สามารถส่งสินค้าได้ตามกำหนด

3. กองวีเคราะห์สินค้านำจะหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กองพิธีการและประเมินฯ ให้มีประกาศที่ชัดเจนในแนวทางปฏิบัติว่าสินค้าอะไรต้องส่งกองวีเคราะห์สินค้า อะไร

ไม่ต้องส่ง และหากเป็นการส่ง จะส่งอย่างไร เช่น ในอันวอยส์มีสินค้า 100 รายการ จะต้องส่งรายการ เพราะขณะนี้ต้องส่งหมดทุกรายการที่มีอยู่ในอันวอยส์ (สินค้าเข้าเป็นประจำ) ทั้งนี้เพื่อไม่ต้องให้งานมาแอดอยู่ที่กองวิเคราะห์สินค้าทั้งหมด เพราะขณะนี้ปัญหาที่จอดรถเพื่อนำตัวอย่างส่งก็มีมาก กองวิเคราะห์สินค้านำจะหมุนเวียนเจ้าหน้าที่ไปประจำตามโรงพักสินค้าที่ทำเรื่องเพื่อทำการวิเคราะห์สินค้าบางประเภทที่วิเคราะห์ได้โดยไม่ต้องใช้เครื่องมือมาก สำหรับสินค้าบางตัวที่ต้องวิเคราะห์อย่างละเอียดก็ให้เจ้าหน้าที่จัดส่งกองวิเคราะห์สินค้า โดยมีบันทึกเหตุผลในการส่งหรือเพื่อให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นก็ควรส่งการตรวจ ให้ชักตัวอย่างส่งกองวิเคราะห์สินค้า และปล่อยของไปได้ แล้วพอใจตัวอย่างภายหลัง หากมีการส่งผิดก็ให้ทำใบขนแก้ไขเพิ่มเติมสำหรับความผิดก็มีเกณฑ์ระบุคงอยู่แล้ว หากไม่มาทำใบขนแก้ไขเพิ่มเติมภายในระยะเวลาที่กำหนดก็ให้สั่งแบล็คลิสต์ต่อไป

จากข้อเท็จจริงและข้อเสนอแนะข้างต้น หากท่านใช้ความเด็ดขาด สุจริตและยุติธรรม เชื่อว่าจะสามารถแก้ปัญหาของกรมศุลกากรได้ ทั้งนี้เพราะช่องว่างของข้อบังคับทุกขั้นตอนจะมีผลประโยชน์ตกอยู่เป็นอำนาจต่อรอง ซึ่งเรื่องนี้เป็นสิ่งไม่พึงประสงค์สำหรับท่านจนเป็นที่ทราบกันทั่วไปอยู่แล้ว

ชมรมฯ จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายวิชัย วีปัสสนาธรรม)

ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์

รักษาการแทนประธานชมรมฯ

ที่ ชคท. 5/2537

ชมรมธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ (ซีบีอิง)

23 กุมภาพันธ์ 2537

เรื่อง การสั่งการตรวจ

เรียน ผู้อำนวยการกองพิธีการและประเมินอากร

เนื่องจากขณะนี้ทราบว่าท่านได้มีคำสั่งให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการเกี่ยวกับสั่งการตรวจใบขนสินค้าขาเข้า จะสั่งการตรวจได้ก็ต่อเมื่อ ต้องทราบวันเรือเข้าที่แน่นอนก่อนนั้น ทางชมรมฯ ได้รับการร้องเรียนจากสมาชิกเป็นจำนวนมากว่า จะเกิดความล่าช้า และไม่คล่องตัวในทางปฏิบัติ กล่าวคือ

1. ไม่สามารถจัดเตรียมภาษีไว้ได้ล่วงหน้า และชำระภาษีได้ทันที หลังจากทราบวันแจ้งเรือเข้าเทียบท่าแล้ว
2. ทำให้เกิดต้นทุนสินค้าสูงขึ้น เนื่องจากไม่สามารถออกสินค้าได้ทันทีภายใน 3 วัน (FREERENT) หลังจากเรือแจ้งเข้า ทำให้เสียค่าโกดัง (RENT) เพิ่มขึ้น
3. เรือแจ้งเข้าวันละไม่ต่ำกว่า 10 ลำ จำนวนใบขนสินค้าแต่ละลำ โดยเฉลี่ยอย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 500 ใบขน เมื่อใบขนถูกกัก ต้องให้มาทำงานพร้อมกันในวันเดียว จะเกิดความไม่คล่องตัวในทางปฏิบัติทันที (ตีหัวตัว)

จากกรณีที่เกิดขึ้น พิธีการที่ถือปฏิบัติอยู่เดิมน่าจะได้อยู่แล้ว หากเจ้าหน้าที่ตรวจสอบราคาพอใจ จะให้มีการบันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับวันเรือเข้าโดยประมาณ และโทรศัพท์ของบริษัทผู้นำเข้าให้ละเอียดยใน INVOICE ที่เก็บ เพื่อการติดตามหากมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านราชม การที่จะรอสั่งการเพียงแต่ระยะวันเรือเข้า ไม่สามารถควบคุมราคาที่นำเข้าในระยะงเดียวกันได้ เนื่องจากผู้นำเข้ายื่นขอทำใบขนสินค้าไม่พร้อมกัน แม้จะนำเข้ามาในเรือลำเดียวกันก็ตาม

ข้อสำคัญที่สุดก็คือ กรมฯ ต้องสามารถเรียนผู้นำเข้ามาชำระภาษีเพิ่มเติมให้ครบถ้วน
ทั้งนี้เนื่องจากเหตุที่มีการทบราคานำเข้า จากรายอื่นที่นำเข้ามาในระยะเดียวกันซึ่งสูงกว่าได้
เท่านั้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายวิชัย วัปัสสนาธรรม)

ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์

ทำการแทนประธานชมรมฯ

15 เมษายน 2537

เรียน คุณประกอบ ตันติยาพงษ์

เลขานุการคณะกรรมการเฉพาะกิจฯ

จากรายงานการประชุมอนุกรรมการเฉพาะกิจปรับปรุงงานเกี่ยวกับการตรวจปล่อย และขนส่งสินค้าเข้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ครั้งที่ 1/2537 เมื่อวันอังคารที่ 22 มีนาคม 2537 เวลา 14.00 น. ณ ห้องประชุม 1 กรมศุลกากร การประชุมครั้งนี้ถือว่ามียุทธศาสตร์อย่างยิ่ง เพราะช่วยสร้างให้เกิดความเข้าใจในปัญหา และสะท้อนให้เห็นถึงความรู้สึกของผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพื่อความกระจ่างและเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความคิดเห็นในการแก้ไขปัญหา ชมรมฯ ใครขอเสนอความเห็นของให้มีวาระในการประชุมครั้งต่อไป ตามรายงานข้างล่างนี้

1) ในหัวข้อเรื่องประธานแจ้งที่ประชุมทราบว่า ในส่วนของกรมศุลกากรฯ เจ้าหน้าที่มีความยินดี และพร้อมที่จะลดขั้นตอนลงอีก ทั้งนี้ภายใต้เงื่อนไขและข้อจำกัด คือ ความมีระเบียบวินัยของผู้ประกอบการ ความรัดกุมในด้านการจัดเก็บภาษี และคำนึงถึงประโยชน์ของทางราชการเป็นหลัก ชมรมฯ เห็นด้วยใน 2 ประเด็นหลังคือ ในเรื่องของความรัดกุมในการจัดเก็บภาษี และต้องคำนึงถึงประโยชน์ทางราชการเป็นหลักว่ามีความจำเป็นอย่างยิ่ง ผู้อำนวยการ กตช. ท่านหนึ่งเคยกล่าวว่า "หากไม่ผิดกฎระเบียบหรือข้อบังคับและไม่ทำให้รัฐเสียประโยชน์ ต้องทำได้ทั้งนั้น" ส่วนในประเด็นแรกคือ ความมีระเบียบวินัยของผู้ประกอบการน่าจะหมายถึงดังนี้

1.1 ผู้ประกอบการที่สุจริต รู้ กฏ และระเบียบปฏิบัติตามที่กรมศุลกากรกำหนดไว้

1.2 ผู้ประกอบการที่สุจริต แต่ไม่รู้ กฏ และระเบียบปฏิบัติ ตามที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เมื่อปฏิบัติผิดกฏ หรือระเบียบ ก็จะทำให้เกิดความล่าช้า เพราะประกาศ คำสั่ง กฏ ระเบียบดังกล่าวขาดการประชาสัมพันธ์และยังไม่เป็นที่แพร่หลาย โดยเฉพาะการวินิจฉัยปัญหาไม่ว่าจะเป็นพิกัต ราคา กรมศุลกากรยังถือเป็นเรื่องปกปิด ความจริงบรรทัดฐานของการวินิจฉัย ควรที่จะเปิดเผยให้ผู้ปฏิบัติที่ไม่เคยประสบปัญหาได้ทราบ เพื่อนำไปปฏิบัติได้ถูกต้อง

1.3 ผู้ประกอบการที่ขาดความมีระเบียบวินัย ในที่นี้หมายถึงผู้ประกอบการที่ไม่สุจริต ความมุ่งหมายของคณะกรรมการนี้คงไม่ได้มุ่งขจัดปัญหานี้ หากจะมีการเกี่ยวข้องบ้าง

ก็เพียงแต่การออกกฎ หรือระเบียบเพิ่มเติมเท่านั้น แต่ทั้งนี้ต้องไม่ให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติที่ว่า "เพียงเพื่อคนผิดคนเดียว แต่อภัยคนอื่นต้องเดือดร้อน" ที่ผ่านมารกรมศุลกากรยังมองผู้ประกอบการเป็นผู้ทุจริตทั้งหมด ดังนั้นการที่กรมศุลกากรจะลดขั้นตอนและอำนวยความสะดวกยาก อีกประการหนึ่งที่น่าจะคำนึงถึงคือ การประกาศลดขั้นตอนของหน่วยงานกองหนึ่ง แต่กลับเป็นการเพิ่มขั้นตอนให้กับหน่วยงานอื่นอีกกองหนึ่ง สรุปก็คือ ไม่ได้ลดขั้นตอน แต่มีปัญหาเพิ่มมากขึ้น

2. ทางด้านกรมศุลกากรเกี่ยวกับขั้นตอนการตรวจปล่อย ตามที่ผู้อำนวยการกองควบคุมและตรวจสินค้าขาเข้า 1. กรมศุลกากรได้แจ้งว่า ขั้นตอนการดำเนินการเพื่อตรวจปล่อยสินค้าออกจากอารักขาของศุลกากรหลังจากผ่านพิธีการสมบูรณ์แล้ว มีขั้นตอนดำเนินการ 5 ขั้นตอนดังนี้

2.1 ขั้นตอนที่ 1 การตัดบัญชีเรือและลงทะเบียนใบขนสินค้า แยกได้เป็น 2 ประเภท ใบขนสินค้า

2.1.1 ใบขนสินค้าที่สำแดงรายการถูกต้องตรงตามบัญชีเรือ ไม่มีปัญหาล่าช้า

2.1.2 ใบขนสินค้าที่สำแดงคลาดเคลื่อนจากบัญชีเรือ เช่น

2.1.2.1 เลขที่ใบตราส่ง (B/L NO.) ผิด

2.1.2.2 ชื่อเรือผิด

2.1.2.3 วันเรือเข้าผิด

2.1.2.4 ชื่อสินค้าผิด (เรียกรวม)

2.1.2.5 เครื่องหมายและเลขหมายทับท้อ (SHIPPING MARK) ผิด

2.1.2.6 ชื่อผู้รับตราส่ง (CONSIGNEE) ผิด

2.2 ขั้นตอนที่ 2 สั่งการให้ กทท. เตรียมของเพื่อตรวจ เป็นขั้นตอนในความรับผิดชอบของ กทท. หากขั้นตอนนี้ กทท. ล่าช้า ขั้นตอนที่ 3 ของศุลกากรต้องหยุดหมด (จะกล่าวไว้ในขั้นตอนงานของ กทท. ว่ามีอะไรบ้าง)

2.3 ขั้นตอนที่ 3-4 คือ กำหนดชื่อผู้ตรวจ และการตรวจของ ไม่มีปัญหา
ล่าช้า

2.4 ขั้นตอนที่ 5 สลักรายการตรวจและออกไปส่งปล่อย หากมีสินค้าขาดหาย
ผู้นำเข้าต้องการขอคืนภาษี (ขั้นตอนนี้ต้องมีหลักฐานการขาดหาย (WHARF SUREY) จาก กทท.
จึงเป็นปัญหาล่าช้า ซึ่งจะกล่าวไว้ในขั้นตอนงานของ กทท.)

หากใบขนสินค้าไม่มีปัญหาเกี่ยวกับข้อ 2.1.2 หรือ 2.2 และข้อ 2.4 การปฏิบัติงาน
ในขั้นตอนศุลกากรสามารถทำให้แล้วเสร็จได้ภายในครึ่งวันทำการเป็นอย่างช้า จึงนำปัญหา
ข้างต้น เข้าประชุมในการประชุมครั้งต่อไป

3. ตามที่คุณแทน กทท. ได้แจ้งให้ที่ประชุมทราบขั้นตอนและรายละเอียดในการ-
ดำเนินการ คือ

3.1 ขั้นตอนที่ 1 จัดเตรียมสินค้าตามคำสั่งของศุลกากร เพื่อการตรวจปล่อย
แบ่งได้ 3 ประเภท ดังนี้

3.1.1 ประเภทสินค้าจัดเรียงไว้ถูกต้องครบถ้วนตาม LOCATION (เบย์)

3.1.2 ประเภทสินค้าจัดเรียงไว้หลาย LOCATION (เบย์) TALLY ไม่มี
บันทึกโดย กทท. กับตัวแทนเรือ

3.1.3 ประเภทสินค้านำเข้าไม่ครบถ้วนตามบัญชีเรือ ไม่มีหลักฐาน
SHORTLAND

3.1.4 ประเภทสินค้าที่บ่อ ชำรุด สินค้าขาดหาย ไม่มีหลักฐาน
DAMAGED CARGO LIST ระหว่าง กทท. กับ ตัวแทนเรือ ก่อนรับมอบสินค้า

3.2 ขั้นตอนที่ 2 เรียกเก็บค่าภาระจากผู้นำเข้าหลังจากที่ศุลกากรได้ตรวจ
ปล่อยสินค้าแล้ว ขั้นตอนนี้สามารถเตรียมการก่อนการตรวจปล่อยได้

3.3 ขั้นตอนที่ 3 สักการายการปล่อยโดยใช้เอกสารชำระค่าภาระ และใบส่งปล่อยของศุลกากรโดยระบุรายละเอียดยานพาหนะที่บรรทุกสินค้า ในทางปฏิบัติขั้นตอนนี้มีเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ 2 คน คือ

3.3.1 เจ้าหน้าที่เขียนใบรับของจากการท่าเรือ (WHARF RECEIPT) หมายถึงเสร็จพิธีการทุกอย่าง พร้อมทั้งจะนำสินค้าออกจากการท่าเรือ

3.3.2 เจ้าหน้าที่เขียนปล่อย โดยระบุรายละเอียดยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าแต่ละคัน จำนวนสินค้าและรายละเอียดของสินค้า ขั้นตอนนี้ต้องมีรถบรรทุก ร.ส.พ. พร้อมหากรถบรรทุก ร.ส.พ. ไม่มีให้บริการในวันนั้น สินค้าที่ตรวจจบแล้วต้องนำเข้าไปเก็บในโรงพักสินค้า ซึ่งผิดระเบียบของกรมศุลกากร ทำให้ผู้นำเข้าต้องเสียค่าภาระโรงพักสินค้า เพิ่มขึ้นในวันต่อมา และเพิ่มค่าขนย้าย (HANDLING) vud 75%

หากใบขนสินค้าไม่มีปัญหาตามข้อ 3.1.2-3.1.4 และข้อ 3.3.2 ขั้นตอนการทำงานของ การท่าเรือ น่าจะแล้วเสร็จได้ภายในครึ่งวันทำการ จึงเป็นอีกปัญหาหนึ่งที่น่าจะนำเข้าพิจารณาในการประชุมครั้งต่อไป

4) ในส่วนของ ร.ส.พ. ตามที่ผู้อำนวยการองค์การ ร.ส.พ. แจ้งที่ประชุมว่า ได้แก่ ระบบและบุคลากรไม่พอบริการดังรายละเอียดในรายงานการประชุมแล้ว แต่ข้อขัดข้องในด้านที่จอดรถ และระบบการจัดการจราจรในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ หรือการกระจายของสินค้าในท่าเรือ ซึ่งแท้จริงแล้วข้อขัดข้องดังกล่าวไม่ใช่สาเหตุที่ทำให้รถขาดช่วงในบางเวลา

ความจริงขณะนี้ รถ ร.ส.พ. ที่มีให้บริการอยู่น่าจะเพียงพอ เพราะผู้นำเข้าได้ไปใช้บริการที่ท่านอก (ICD) เป็นจำนวนมาก สาเหตุที่ทำให้เกิดรถขาดช่วงในเวลา เกิดจากการควบคุมรถหมุนเวียนไม่เป็นไปตามระเบียบที่วางไว้ คือ ช่วงเข้าการจัดแบ่งรถในแต่ละโรงพักสินค้ามีจำนวนเพียงพอ แต่ตอนหมุนเวียนกลับมาในช่วงของเวลา 11.00-15.00 น. รถไม่หมุนกลับเข้าตามโรงพักสินค้าเต็ม เพราะมีหน่วยงานของ ร.ส.พ. หน่วยงานหนึ่งใช้อำนาจโดยความเห็นชอบของผู้บังคับบัญชาระดับสูง สั่งการเอง ณ จุดสกัดรถให้ไปรับบรรทุก ณ จุดที่พวกตนเองได้ผลประโยชน์ จึงทำให้บางโรงพักสินค้าไม่มีรถหมุนเวียนกลับตั้งแต่เวลา 11.00-15.00 น. นี้คือ

สาเหตุที่ทำให้รถขาดบางช่วง การกระทำดังกล่าวเป็นแบบอย่างให้เจ้าหน้าที่แต่ละระดับแสวงหา
ผลประโยชน์ นับตั้งแต่เจ้าหน้าที่จุดสกัดรถ พนักงานขับ หมู่จ่ายรถตามโรงพักสิ้นค้า ไม่มีใครบังคับ
ใครได้ มีลักษณะ เป็นขบวนการ จึงควรที่จะนำเข้าพิจารณาในการประชุมครั้งต่อไป และควรมี
ข้อบังคับที่เปิดเผยโปร่งใสให้เป็นที่ทราบกันทั่วไปในการสกัดรถ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของส่วนรวม
บนพื้นฐานและสิทธิของผู้ใช้บริการ ประเด็นนี้เป็นอีกปัญหาหนึ่งที่น่าจะนำเข้าไปประชุมครั้งต่อไป

จึงรายงานมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายวิชัย วิปัสสนาธรรม)

ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์

ทำการแทนประธานชมรมฯ

30 ธันวาคม 2537

เรื่อง การสำแดง เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรในใบขนสินค้าขาออก

เรียน ผู้อำนวยการกองตรวจสินค้าขาออก

อ้างถึง ประกาศกองตรวจสินค้าขาออก ที่ 1/2537

ตามประกาศที่อ้างถึงให้ใช้ตามยางประทับ เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรแทนการเขียนหรือพิมพ์ ชมรมฯ มีความเห็นว่า คำสั่งดังกล่าวน่าจะเป็นปัญหาและไม่สะดวกในการปฏิบัติ ทั้งนี้ เพราะการพิมพ์ใบขนสินค้าขาออกในปัจจุบันส่วนใหญ่ นำระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาใช้ โดยมีการกำหนดเลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร ชื่อบริษัท รวมทั้งที่อยู่ไว้แล้ว และสั่งให้เครื่องทำงานโดยให้พิมพ์ลงในใบขนสินค้าฯ ให้ตรงตราตำแหน่งที่ต้องการอยู่แล้ว อีกทั้งขนาดของตัวอักษรในการพิมพ์ก็สามารถกำหนดให้ได้ขนาดตามที่ต้องการ ดังนั้น การนำตรายางมาประทับจะทำให้เสียเวลา อีกทั้งจะก่อให้เกิดความผิดพลาดได้ง่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งตัวนอกของที่มีลูกค้าอยู่หลายบริษัท

ชมรมฯ จึงเรียนมาเพื่อขอทราบว่าจะอนุญาตให้ใช้ได้ทั้งการพิมพ์ด้วยระบบคอมพิวเตอร์และการใช้ตรายางประทับ หรือจะใช้ได้เฉพาะทำตรายางประทับเท่านั้น ชมรมฯ หวังว่า ท่านคงมีคำสั่งที่ชัดเจนเมื่อถึงกำหนดที่ต้องถือปฏิบัติ จึงขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(นายวิชัย วัปัสสนาธรรม)

ประธานชมรมฯ

ประกาศกระทรวงกลาโหม

ที่ 1/2537

เรื่อง การสำแดง เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรในใบขนสินค้าขาออก

ด้วยกระทรวงกลาโหมโดยความเห็นชอบของกรมศุลกากร ลงวันที่ 16 ธันวาคม 2537 ให้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขวิธีสำแดง เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรในใบขนสินค้าขาออก ให้เกิดความถูกต้อง ชัดเจน และสอดคล้องตามนโยบายการบันทึกข้อมูลการส่งออกด้วยระบบคอมพิวเตอร์ จึงให้ถือปฏิบัติดังต่อไปนี้

1. ให้ผู้ส่งออกใช้ตราประทับเลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรในต้นฉบับใบขนสินค้าขาออก และสำเนาให้ถูกต้องชัดเจนแนบการเขียนหรือพิมพ์ โดยใช้ตัวเลขอารบิกขนาดไม่ต่ำกว่า 3 มิลลิเมตร
2. ในการยื่นการส่งออกโดยส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือบุคคลธรรมดา ม่อนั้นให้สำแดงช่อง เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรในใบขนสินค้าขาออก โดยวิธีเขียนหรือพิมพ์ตามพิธีการปกติ

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 2 มกราคม 2538 เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 26 ธันวาคม 2537

(นายอุทิศ ธรรมวาทีน)

ผู้อำนวยการกระทรวงกลาโหม

ภาคผนวก ร.

สำเนาหนังสือ กรมศุลกากร ถึง ชคท.

ที่ กค 0601(ก)/0330

กรมศุลกากร

ถนนสุนทรโกษา คลองเตย

กรุงเทพฯ 10111

12 กรกฎาคม 2536

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการปรับปรุงการให้บริการด้านศุลกากร ครั้งที่ 1/2536

เรียน ประธานชมรมธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ (ซีบีอี)

ตามคำสั่งกรมศุลกากรที่ 121/2536 แต่งตั้งคณะกรรมการปรับปรุงการให้บริการด้านศุลกากร (กบป.) เพื่อปรับปรุงการให้บริการศุลกากรให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยิ่งขึ้นนั้น ประธานคณะกรรมการฯ ขอเชิญท่านเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 1/2536 ในวันที่ 15 กรกฎาคม 2536 เวลา 14.00 น. ณ ห้องประชุม 1 กรมศุลกากร เพื่อพิจารณาปัญหาเร่งด่วน ซึ่งจะต้องนำไปเสนอที่ประชุมคณะอนุกรรมการสร้างความเชื่อมั่นของภาคเอกชนในการลงทุนต่อไป โดยมีวาระการประชุมดังนี้

- วาระที่ 1 ประธานแจ้งให้ทราบ
- วาระที่ 2 การขอใช้ราคาเฉลี่ยเป็นเกณฑ์ประเมินอากร
- วาระที่ 3 การให้สิทธิพิเศษผู้นำเข้าไม่ต้องผ่านการตรวจสอบพิกัดและราคาก่อน
- วาระที่ 4 เรื่องอื่น ๆ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และเข้าร่วมการประชุมในวันและเวลาดังกล่าวด้วย
จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายพชร สันสวัสดิ์)

หัวหน้าฝ่ายประชาสัมพันธ์ รักษาราชการแทน

เลขานุการกรม

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ฝ่ายประชาสัมพันธ์ สำนักงานเลขานุการกรม

โทร. 249-3298 โทรสาร. 249-9017

คำสั่งกรมศุลกากร

ที่ 121/2536

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการปรับปรุงการให้บริการด้านศุลกากร

โดยที่เห็นว่า การปรับปรุงการให้บริการในด้านศุลกากรมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ และการดำเนินงานนี้จำเป็นต้องได้รับข้อเสนอแนะที่ได้ปรึกษาหารือกันอย่างสอดคล้องจากผู้เกี่ยวข้องของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐบาลและเอกชน กรมศุลกากรจึงแต่งตั้งคณะกรรมการปรับปรุงการให้บริการด้านศุลกากรขึ้น เรียกชื่อย่อว่า "กบป" ประกอบด้วยบุคคลดังต่อไปนี้

- | | |
|--|----------------------|
| 1. รองอธิบดีฝ่ายปราบปราม | ประธานกรรมการ |
| 2. ผู้เชี่ยวชาญพิเศษด้านประเมินอากร
(ว่าที่ร้อยตรี ชาย สิริสิงห์) | รองประธานกรรมการ |
| 3. ผู้แทนสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| 4. ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| 5. ผู้แทนสมาคมชิปปิงแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| 6. ผู้อำนวยการกองพิธีการและประเมินอากร | กรรมการ |
| 7. ผู้อำนวยการกองวิเคราะห์ราคา | กรรมการ |
| 8. ผู้อำนวยการกองทัณฑ์อัตราศุลกากร | กรรมการ |
| 9. ผู้อำนวยการกองวิเคราะห์สินค้า | กรรมการ |
| 10. ผู้อำนวยการกองควบคุมและตรวจสินค้าขาเข้าที่ 1 | กรรมการ |
| 11. ผู้อำนวยการกองตรวจสินค้าขาออก | กรรมการ |
| 12. ผู้อำนวยการกองคืนอากร | กรรมการ |
| 13. เบชานุการกรม | กรรมการและ เลขานุการ |
| 14. หัวหน้าฝ่ายประชาสัมพันธ์ | กรรมการและ |

ผู้ช่วยเลขานุการ

ให้คณะกรรมการนี้มีหน้าที่ประชุมปรึกษาหารือ และพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปรับปรุง การให้บริการและการปฏิบัติงานบุคลากรทั้งที่เกี่ยวกับการนำเข้า การส่งออก การขัดเก็บภาษี อากร การยกเว้นอากร การคืนอากร การชดเชยค่าภาษีอากร และพิธีการศุลกากร เพื่อเสนอแนะต่ออธิบดีกรมศุลกากรพิจารณาสั่งการให้มีผลในทางปฏิบัติต่อไป

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ. 2536

(นายอรุณ ธรรมโน)

อธิบดีกรมศุลกากร

ที่ กค 0619/02383

กรมศุลกากร

ถนนสุนทรโกษา คลองเตย

พระโขนง กทม. 10111

2 กุมภาพันธ์ 2537

เรื่อง แจ้งผลการดำเนินงาน

เรียน ประธานชมรมธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ (ชิปปิง)

อ้างถึง หนังสือของชมรมฯ ลงวันที่ 28 ตุลาคม 2536

ตามหนังสือที่อ้างถึง ชมรมธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ (ชิปปิง) ได้ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการสั่งการตรวจของกองพิธีการและประเมินอากร ในกรณีสินค้าเป็นของที่ต้องส่งกองวิเคราะห์สินค้าพอใจก่อนปล่อย ปัญหาการคุมส่งตัวอย่างสินค้าจากกองควบคุมและตรวจสินค้าขาเข้า การประกาศแนวทางปฏิบัติสำหรับของที่ไม่ต้องส่งวิเคราะห์และการพิจารณาจัดส่งนักวิทยาศาสตร์ไปประจำตามโรงพักสินค้าที่ทำ เรือ ความละเอียดถี่ถ้วนแล้วนั้น

กรมศุลกากรได้พิจารณาข้อเสนอแนะดังกล่าวแล้ว เห็นว่าเป็นสิ่งที่มีสาระประโยชน์ และมีความเป็นไปได้สูงในการนำมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับสภาวะการค้าระหว่างประเทศในเวลานี้ จึงได้สั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ กองพิธีการและประเมินอากร กองควบคุมและตรวจสินค้าขาเข้าที่ 1 กองควบคุม และตรวจสินค้าขาเข้าที่ 2 และกองวิเคราะห์สินค้า ร่วมกันพิจารณากำหนดแนวทางแก้ไขและวิธีการดำเนินการในประเด็นต่าง ๆ ตามข้อเสนอแนะดังกล่าวนี้แล้ว อย่างไรก็ตาม สำหรับประเด็นการพิจารณาจัดส่งนักวิทยาศาสตร์ไปประจำตามโรงพักสินค้าที่ทำ เรือนั้น ขอเรียนว่า ยังไม่อาจดำเนินการได้ในเวลานี้ ด้วยเหตุที่ว่า ยังไม่มีห้องทดลองสำหรับการตรวจวิเคราะห์ในสถานที่ดังกล่าว แต่ถึงกระนั้นก็ตามกรมฯ จักได้พิจารณา

หามาตรการอื่น ๆ มาเพื่อเสริมและสนับสนุนให้การตรวจปล่อยสินค้ามีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น
ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายปรีชา ชวลิตธารง)

รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน

อธิบดีกรมศุลกากร

กองวิเคราะห์สินค้า

โทร. 2494214

ที่ กค 0608 (ก)/93

คณะกรรมการเฉพาะกิจปรับปรุงงาน
เกี่ยวกับการตรวจปล่อยและการขนส่ง
สินค้าเข้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ
กรมศุลกากร ถนนสุนทรโกษา
กรุงเทพฯ 10111

16 กุมภาพันธ์ 2537

เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจปรับปรุงงานเกี่ยวกับการตรวจปล่อยและการขนส่ง
สินค้าเข้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ

เรียน ประธานชมรมธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ภาพถ่ายคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจฯ จำนวน 1 ฉบับ

ตามที่คณะกรรมการว่าด้วยการปฏิบัติราชการเพื่อประชาชนของหน่วยงานของรัฐ ได้มี
คำสั่งที่ 7/2537 ลงวันที่ 10 มกราคม 2537 แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจปรับปรุงงาน
เกี่ยวกับการตรวจปล่อยและการขนส่งสินค้าเข้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้เกิดการประสาน
งานที่ดีระหว่างหน่วยงานที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าเรือกรุงเทพ นั้น

คณะกรรมการฯ ได้แต่งตั้งให้ท่านหรือผู้แทนเป็นอนุกรรมการฯ รายละเอียดปรากฏตาม
ภาพถ่ายคำสั่งที่ส่งมาพร้อมนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และหากท่านมีความประสงค์จะแต่งตั้งผู้แทนเป็นอนุกรรมการฯ
โปรดแจ้งชื่อผู้แทนมายังอนุกรรมการและเลขานุการ โดยด่วนด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายประกอบ ตันตียาพงศ์)

อนุกรรมการและเลขานุการ

คณะอนุกรรมการ เฉพาะกิจปรับปรุงงานเกี่ยวกับ
การตรวจปล่อยและขนสินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ

กองควบคุมและตรวจสินค้าขาเข้าที่ 1

โทร. 2497382, 2490431-40 ต่อ 7205

โทรสาร 2497382

คำสั่งคณะกรรมการว่าด้วยการปฏิบัติราชการเพื่อประชาชนของหน่วยงานรัฐ

ที่ 7/2537

เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจปรับปรุงงานเกี่ยวกับการตรวจปล่อยและการขนส่ง
สินค้าเข้า ฌ ท่าเรือกรุงเทพ

คณะกรรมการว่าด้วยการปฏิบัติราชการเพื่อประชาชนของหน่วยงานของรัฐ ในการ
ประชุม ครั้งที่ 5/2536 เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2536 ได้มีมติให้แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจ
ปรับปรุงงานเกี่ยวกับการตรวจปล่อยและการขนส่งสินค้าเข้า ฌ ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้เกิด
การประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงานที่ปฏิบัติงาน ฌ ท่าเรือกรุงเทพ อาศัยอำนาจตามความใน
ข้อ 7 (6) แห่งระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการปฏิบัติราชการเพื่อประชาชนของหน่วยงาน
ของรัฐ พ.ศ. 2532 จึงแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจปรับปรุงงานเกี่ยวกับการตรวจปล่อยและ
การขนส่งสินค้าเข้า ฌ ท่าเรือกรุงเทพ ดังนี้

1. คณะกรรมการเฉพาะกิจนี้ประกอบด้วย

- | | | |
|-----|--|----------------------|
| 1.1 | อธิบดีกรมศุลกากร
หรือรองอธิบดีที่ได้รับมอบหมาย | เป็นประธานคณะกรรมการ |
| 1.2 | ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
หรือผู้แทน | เป็นอนุกรรมการ |
| 1.3 | ผู้อำนวยการองค์การรับส่งสินค้า
และพัสดุภัณฑ์ หรือผู้แทน | เป็นอนุกรรมการ |
| 1.4 | ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
หรือผู้แทน | เป็นอนุกรรมการ |
| 1.5 | ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
หรือผู้แทน | เป็นอนุกรรมการ |
| 1.6 | นายกสมาคมซิปโป่งแห่งประเทศไทย
หรือผู้แทน | เป็นอนุกรรมการ |

- 1.7 ประธานชมรมธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ เป็นอนุกรรมการ
หรือผู้แทน
- 1.8 กรรมการผู้จัดการบริษัทโทงวอฮก เอเยนซี เป็นอนุกรรมการ
จำกัด หรือผู้แทน
- 1.9 ผู้แทนสำนักงาน ก.พ. เป็นอนุกรรมการ
- 1.10 ผู้อำนวยการกองควบคุมและตรวจสินค้า เป็นอนุกรรมการ
ขาเข้าที่ 1 กรมศุลกากร และเลขานุการ
- 1.11 เจ้าหน้าที่องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ เป็นอนุกรรมการ
และผู้ช่วยเลขานุการ
- 1.12 เจ้าหน้าที่การทำเรื่องแห่งประเทศไทย เป็นอนุกรรมการ
และผู้ช่วยเลขานุการ
- 1.13 เจ้าหน้าที่กองกฎหมายและระเบียบ เป็นอนุกรรมการ
และผู้ช่วยเลขานุการ

2. วัตถุประสงค์อนุกรรมการเฉพาะกิจ มีหน้าที่ดังนี้

- 2.1 ศึกษาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับขั้นตอนและระยะเวลาของการตรวจปล่อยและ
การขนส่งสินค้านำเข้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ รวมทั้งกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาแนวทาง
ให้เกิดประสานการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจปล่อยและการขนส่งสินค้านำเข้า ณ ท่าเรือ
กรุงเทพ ระหว่างกรมศุลกากร การทำเรื่องแห่งประเทศไทย องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์
เพื่อให้ประชาชนผู้มาขอรับบริการเกี่ยวกับงานดังกล่าวได้รับบริการที่สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น
- 2.2 กำหนดแนวทางเพื่อให้มีการจัดตั้งศูนย์บริการร่วม (One Stop Service)
เพื่อให้ประชาชนสามารถได้รับการบริการเกี่ยวกับงานดังกล่าวที่หน่วยงานเพียงแห่งเดียว
- 2.3 พิจารณาความเป็นไปได้ในการประสานการดำเนินการและการจัดตั้ง
ศูนย์บริการร่วมของสามหน่วยงานดังกล่าวทำนองเดียวกันนี้ในสถานที่อื่น นอกเหนือจากท่าเรือ
กรุงเทพ พร้อมทั้งกำหนดแผนดำเนินการ
- 2.4 เชิญข้าราชการลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐหรือรัฐวิสาหกิจ หรือบุคคลที่
เกี่ยวข้องมาสอบถาม หรือใช้ข้อเท็จจริงหรือความเห็น รวมทั้งเรียกเอกสารจากหน่วยงานของ

รัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่

2.5 รายงานผลการดำเนินการให้คณะกรรมการว่าด้วยการปฏิบัตินิติราชการ เพื่อประชาชนของหน่วยงานของรัฐทราบทุกระยะ 3 เดือน

2.6 ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่ประธานคณะกรรมการฯ และคณะกรรมการฯ มอบหมาย

3. การเบิกเบี้ยประชุมให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาเบี้ยประชุมกรรมการ พ.ศ. 2523 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกาเบี้ยประชุมกรรมการ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2533 และการเบิกค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ให้เป็นไปตามระเบียบที่เกี่ยวข้องโดยให้เบิกจ่ายจากกรมศุลกากร

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2537

(นายสุรศักดิ์ เทียมประเสริฐ)

รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี

ประธานคณะกรรมการว่าด้วยการปฏิบัตินิติราชการ

เพื่อประชาชนของหน่วยงานของรัฐ

ที่ กค 0608 (ก)/142

คณะกรรมการเฉพาะกิจปรับปรุงงาน
เกี่ยวกับการตรวจปล่อยและการขนส่ง
สินค้าเข้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ
กรมศุลกากร ถนนสุนทรโกษา
กรุงเทพฯ 10111

11 มีนาคม 2537

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจปรับปรุงงานเกี่ยวกับการตรวจปล่อยและ
การขนส่งสินค้าเข้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ
เรียน ประธานชมรมธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจ ครั้งที่ 1/2537

ด้วยประธานคณะกรรมการเฉพาะกิจฯ ได้กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการ
ครั้งที่ 1/2537 ในวันพฤหัสบดีที่ 17 มีนาคม 2537 เวลา 14.00 น. ณ ห้องประชุม 1 กรม
ศุลกากร โดยมีระเบียบวาระการประชุมตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และเข้าร่วมประชุมตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าว
ด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายประกอบ ตันติยาพงศ์)

อนุกรรมการและเลขานุการ

กองควบคุมและตรวจสินค้าขาเข้าที่ 1

โทร. 2497382, 2490431-40 ต่อ 7205

โทรสาร 2497382

ระเบียบวาระการประชุม

คณะกรรมการเฉพาะกิจปรับปรุงงานเกี่ยวกับการตรวจปล่อยและการขนส่ง

สินค้าเข้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ

ครั้งที่ 1/2537

วันพฤหัสบดีที่ 17 มีนาคม 2537 เวลา 14.00 น.

ณ ห้องประชุม 1 กรมศุลกากร

ระเบียบวาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งที่ประชุมทราบ

1.1 คำสั่งคณะกรรมการว่าด้วยการปฏิบัติราชการเพื่อประชาชนของ
หน่วยงานของรัฐที่ 7/2537 เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจปรับปรุงงานเกี่ยวกับ
การตรวจปล่อยและขนส่งสินค้าเข้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ

ระเบียบวาระที่ 2 เรื่องเพื่อพิจารณา

2.1 ขอบเขตการปฏิบัติงาน กฎ ระเบียบ ขั้นตอน ระยะเวลาการตรวจ
ปล่อยและขนสินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้
แก่ ศุลกากรท่าเรือ ท่าเรือ ร.ส.พ.

2.2 กำหนดแนวทางการปฏิบัติงานของคณะกรรมการฯ เพื่อจัดตั้งศูนย์
บริการร่วมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและให้บริการ ณ จุดเดียว
(One Stop Service)

ระเบียบวาระที่ 3 เรื่องอื่น ๆ (ถ้ามี)

ที่ กค 0612(ก)/052

กองตรวจสินค้าขาออก

กรมศุลกากร ถนนสุนทรโกษา

กรุงเทพฯ 10111

6 กุมภาพันธ์ 2538

เรื่อง การสำแดงเลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรในใบขนสินค้าขาออก

เรียน ประธานชมรมธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ (ซีบีอิง)

อ้างถึง หนังสือชมรมฯ ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2537

ตามหนังสือที่อ้างถึง แจ้งว่า การกำหนดให้ผู้ส่งของออกใช้ตราประทับเลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรแทนการเขียนหรือพิมพ์ขึ้น ชมรมฯ ขอทราบว่าในทางปฏิบัติจะใช้การพิมพ์ด้วยระบบคอมพิวเตอร์และใช้ตราประทับ หรือจะใช้ได้เฉพาะตราประทับ ความละเอียดจนถึงขั้นนั้น

กองตรวจสินค้าขาออก ขอแจ้งว่า ประกาศกองตรวจสินค้าขาออกที่ 1/2537 กำหนดขึ้นเพื่อปรับปรุงวิธีการสำแดงเลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรในใบขนสินค้าขาออกให้เกิดความถูกต้องชัดเจน และสอดคล้องตามนโยบาย การบันทึกข้อมูลการส่งออกด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ทั้งนี้ การสำแดงรายการหรือข้อความในใบขนสินค้าขาออกบางรายการ ผู้ส่งของออกจะใช้วิธีประทับตราวางอยู่แล้ว เช่น ตราชื่อ ตราชื่อพร้อมตำแหน่ง ตราบริษัท ห้าง ร้าน เครื่องหมายการค้า เครื่องหมายหีบห่อ ฯลฯ ดังนั้น การที่จะประทับตราเลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรในคราวเดียวกันก็จะไม่ก่อให้เกิดความไม่สะดวกแต่อย่างใด แต่จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ส่งของออกในการสำแดงเลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรให้ถูกต้องและชัดเจน อนึ่งสำหรับการพิมพ์ใบขนสินค้าขาออกด้วยระบบคอมพิวเตอร์นั้น กองตรวจสินค้าขาออกกำลังดำเนินการทดลองระบบอยู่ หากมีผู้ส่งของออกรายใดประสงค์ที่จะ

เข้าร่วมโครงการทดลองดังกล่าว ขอได้โปรดแจ้งให้กองตรวจสินค้าขาออกทราบเพื่อนัดหมายมา
ดำเนินการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายอุทิศ ธรรมวาทีน)

ผู้อำนวยการกองตรวจสินค้าขาออก

ฝ่ายพิธีการส่งออก

โทร. 2498928

ภาคผนวก ๗.

องค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO)

องค์การการค้าโลก*

(World Trade Organization : WTO)

1. คำจำกัดความ

องค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) คือองค์การระหว่างประเทศในระดับเดียวกับธนาคารโลก (World Bank) และกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund : IMF) จัดตั้งขึ้นมาโดยความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งองค์การการค้าโลก (Agreement Establishing the World Trade Organization) มีฐานะเป็นนิติบุคคลทำหน้าที่บริหารความตกลงทางการค้าด้านสินค้า ทางการค้าด้านบริการและทางการค้าที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินทางปัญญา รวมทั้งบริหารกฎและระเบียบการยุติข้อพิพาททางการค้าและกลไกการทบทวนนโยบายการค้าของประเทศสมาชิก

2. ความเป็นมา

ในการเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบอูรุกวัยซึ่งเริ่มต้นมาตั้งแต่ปี 2529 นั้น ได้มีการขยายขอบเขตของการเจรจาภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาคีศุลกากรและการค้าให้รวมไปถึงเรื่องการคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา การค้าบริการ มาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า และการเจรจา ระบบการบริหารความตกลงภายใต้แอกต์ ซึ่งรวมถึงการเจรจาเพื่อก่อตั้งองค์การการค้าโลกและขบวนการยุติข้อพิพาททางการค้า

การเจรจาดังกล่าวได้มีการสรุปผลปิดรอบลงเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2537 ณ นครเจนีวา และผู้แทนระดับรัฐมนตรีของประเทศสมาชิกได้ลงนามรับรองผลการเจรจาทั้งหมดที่รวมอยู่ในกรรมสารสุดท้าย (Final Act) รวมทั้งลงนามในความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งองค์การการค้าโลกเมื่อ

*รพี อสัมภินพงศ์, ผู้อำนวยการกองแผนงาน กรมศุลกากร พันธะระหว่างประเทศและโครงการที่มีผลต่อระบบงานศุลกากรไทยในอนาคต, (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์สามเจริญพาณิชย์ จำกัด, 2537).

วันที่ 15 เมษายน 2537 ณ เมืองมาราเกช ประเทศมอรอคโค ผู้แทนที่ร่วมลงนามเกือบทั้งหมด รวมถึงผู้แทนไทยได้ตั้งข้อสงวนในการให้สัตยาบันความตกลงฯ

3. สาธารณสำคัญของความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งองค์การการค้าโลก

3.1 หน้าที่หลักขององค์การการค้าโลก

- (1) อำนวยความสะดวก วางกรอบและกลไกในการนำใช้ การบริหารและการดำเนินการของความตกลงต่าง ๆ ที่อยู่ในความดูแลขององค์การฯ
- (2) จัดให้มีการเจรจาการค้าภายใต้ความตกลงฉบับต่าง ๆ ที่อยู่ในความดูแลขององค์การฯ กำหนดกรอบและกลไกในการนำใช้ผลการเจรจาเหล่านั้น
- (3) บริการความตกลงว่าด้วยกฎและระเบียบการยุติข้อพิพาททางการค้า
- (4) บริหารกลไกการทบทวนนโยบายการค้าของประเทศสมาชิก
- (5) ร่วมมือกับธนาคารโลกและกองทุนการเงินระหว่างประเทศ เพื่อให้กิจกรรมของสามองค์การมีความสอดคล้องในการวางแผนนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

3.2 ความตกลงระหว่างประเทศที่องค์การการค้าโลกทำหน้าที่เป็นผู้บริหาร ประกอบด้วย

- (1) General Agreement on Tariffs and Trade 1994
- (2) Agreement on Agriculture
- (3) Agreement on Application of Sanitary and Phytosanitary Measures
- (4) Agreement on Textiles and Clothing
- (5) Agreement on Technical Barriers to Trade
- (6) Agreement on Trade-Related on Investment Measures
- (7) Agreement on Implementation of Article VI of the

(8) Agreement on Implementation of Article VII of the
GATT 1994

(9) Agreement on Preshipment Inspection

(10) Agreement on Rules of Origin

(11) Agreement on Import Licensing Procedures

(12) Agreement on Subsidies and Countervailing Measures

(13) Agreement on Safeguards

(14) General Agreement on Trade in Services

(15) Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual
Property Rights

ที่กำหนดเป็นข้อบังคับในความตกลงจัดตั้งองค์การการค้าโลกว่า ประเทศที่เป็นสมาชิก
ขององค์การฯ จะต้องเป็นสมาชิกของความตกลงทั้ง 15 ฉบับดังกล่าวข้างต้นด้วย

3.3 นอกจากได้รับมอบหมายให้บริหารความตกลงที่กล่าวในข้อ 3.2 แล้ว องค์การฯ
ยังมีหน้าที่บริหารความตกลงอีก 4 ฉบับ ซึ่งไม่มีการบังคับให้เป็นสมาชิก รวมทั้งบริหารความตกลง
การยุติข้อพิพาททางการค้าและกลไกการทบทวนนโยบายการค้าของประเทศสมาชิก ดังต่อไปนี้ด้วย

(1) Agreement on Trade in Civil Aircraft

(2) Agreement on Government Procurement

(3) International Dairy Arrangement

(4) International Bovine Meat Agreement

(5) Understanding on Rules and Procedures Governing the
Settlement of Disputes

(6) Trade Policy Review Mechanism

3.4 โครงสร้างขององค์การการค้าโลก

องค์การการค้าโลกจะประกอบด้วยการประชุมระดับรัฐมนตรี คณะรัฐมนตรีฯ และคณะกรรมการฯ ดังต่อไปนี้

- (1) การประชุมระดับรัฐมนตรี (Ministerial Conference) ซึ่งจะมีการประชุมทุก ๆ สองปี เป็นองค์กรสูงสุด ทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบงานที่เป็นหน้าที่หลักขององค์การฯ และตัดสินใจในเรื่องทั้งหมดที่เกี่ยวกับความตกลงฯ ใด ๆ ที่อยู่ในความดูแลขององค์การ
- (2) คณะมนตรีทั่วไป (General Council) ทำหน้าที่เช่นเดียวกับที่ประชุมระดับรัฐมนตรีในระหว่างที่ไม่มีการประชุมระดับรัฐมนตรี กับทั้งทำหน้าที่ให้ความเห็นชอบกฎระเบียบการประชุมของคณะกรรมการต่าง ๆ ทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการยุติข้อพิพาท และคณะกรรมการทบทวนกลไกนโยบายด้านการค้า กำหนดการประชุมให้เป็นไปตามที่คณะมนตรีเห็นสมควร
- (3) คณะมนตรีว่าด้วยการค้าสินค้า (Council for Trade in Goods) ทำหน้าที่ดูแลความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาคีศุลกากรและการค้า และความตกลงที่เกี่ยวกับการค้าสินค้าในกลุ่ม Multilateral Trade Agreements
- (4) คณะมนตรีว่าด้วยการค้าบริการ (Council for Trade in Services) ทำหน้าที่ดูแลความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ
- (5) คณะมนตรีว่าด้วยการค้าเกี่ยวกับสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา (Council for Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights) ทำหน้าที่ดูแลความตกลงว่าด้วยการค้าเกี่ยวกับสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา
- (6) คณะกรรมการว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (Committee on Trade and Development) ทำหน้าที่หลักในการทบทวนสิทธิประโยชน์พิเศษบรรดาที่บัญญัติอยู่ใน Multilateral Trade Agreements เพื่อเสนอคณะมนตรีทั่วไปให้ปรับปรุงให้เป็นประโยชน์ต่อประเทศด้อยพัฒนา
- (7) คณะกรรมการว่าด้วยการจำกัดการนำเข้าด้วยเหตุผลของดุลชำระเงิน (Committee on Balance of Payment Restriction)
- (8) คณะกรรมการว่าด้วยงบประมาณ การเงินและการบริหาร (Committee on Budget, Finance and Administration)

คณะมนตรีตามข้อ (3)-(5) อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะมนตรีทั่วไป และมีกำหนดการประชุมตามที่คณะมนตรีนั้น ๆ จะเห็นสมควร กับทั้งสามารถตั้งคณะทำงานขึ้นเพื่อปฏิบัติงานใด ๆ ที่มอบหมายได้ตามที่เห็นจำเป็น

3.5 กฎเกณฑ์ของการมีมติที่ประชุม

(1) องค์การการค้าโลกยังถือปฏิบัติของการมีฉันทามติของแกตต์ 1947 กล่าวคือ จะถือที่ประชุมมีฉันทามติในการตัดสินใจเรื่องที่จะพิจารณาต่อ เมื่อไม่มีผู้แทนประเทศสมาชิกใดที่อยู่ในที่ประชุมขณะลงมติแสดงข้อคัดค้านอย่างเป็นทางการต่อคำตัดสินนั้น ๆ

(2) กรณีหากไม่มีฉันทามติในเรื่องใด ให้ตัดสินและมีมติโดยการลงคะแนนเสียง โดยกำหนดให้ในการประชุมระดับรัฐมนตรีและคณะมนตรีทั่วไปแต่ละประเทศสมาชิกจะมี 1 คะแนนเสียง และสหภาพยุโรปจะมีจำนวนคะแนนเสียงเท่ากับจำนวนประเทศสมาชิกของตนที่เป็นสมาชิกองค์การฯ คำตัดสินและมีมติให้ถือคะแนนเสียงดังนี้

(2.1) กรณีเรื่องทั่ว ๆ ไป ให้ถือคะแนนเสียงส่วนใหญ่ เว้นแต่จะมีกำหนดไว้ในความตกลงฯ เป็นอย่างอื่น

(2.2) กรณีเรื่องตีความบทบัญญัติในความตกลงฯ ให้ถือคะแนนเสียงสามในสี่ของจำนวนประเทศสมาชิก

(2.3) กรณีที่ประชุมระดับรัฐมนตรีเห็นควรรยกเว้นพันธะกรณีที่กำหนดในความตกลงฯ ให้กับประเทศสมาชิกใดเป็นการชั่วคราว ให้ถือคะแนนเสียงสามในสี่ของจำนวนประเทศสมาชิก

3.6 สำนักงานเลขาธิการองค์การการค้าโลก

ให้จัดตั้งสำนักงานเลขาธิการองค์การการค้าโลก โดยมีเลขาธิการองค์การฯ ซึ่งแต่งตั้งโดยที่ประชุมระดับรัฐมนตรีเป็นหัวหน้าสำนักงานฯ เลขาธิการฯ มีอำนาจในการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ในสำนักงานฯ รวมทั้งกำหนดความรับผิดชอบและเงื่อนไขของการปฏิบัติงานให้สอดคล้อง

กับกฎระเบียบที่ที่ประชุมระดับรัฐมนตรีกำหนดไว้ ในขั้นนี้ให้สำนักงานเลขาธิการแกตต์ 1947 ทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขาธิการองค์การการค้าโลกเท่าที่สามารถถือปฏิบัติได้

3.7 สถานะสิทธิพิเศษและความคุ้มกันขององค์การการค้าโลก

องค์การการค้าโลกมีฐานะ เป็นนิติบุคคล ทุกประเทศสมาชิกจะต้องมีกฎหมาย ให้สถานะทางกฎหมายดังกล่าวแก่องค์การฯ ในการปฏิบัติงานในหน้าที่ กับทั้งต้องให้สิทธิพิเศษ และความคุ้มกันแก่องค์การฯ เจ้าหน้าที่ขององค์การฯ และผู้แทนของประเทศสมาชิกเท่าที่ จำเป็นกับการปฏิบัติงานในหน้าที่ สิทธิพิเศษและความคุ้มกันนั้นเป็นในทำนองเดียวกับสิทธิ พิเศษและความคุ้มกันที่กำหนดในอนุสัญญาว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษและความคุ้มกันแก่องค์การ ชำนาญพิเศษของสหประชาชาติ ค.ศ. 1947

3.8 กรณีเกิดข้อพิพาท มีกำหนดให้ความตกลงต่าง ๆ ใช้กระบวนการระงับข้อ พิพาทร่วมกัน ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้มีการตอบโต้ข้ามสาขาโดยลำดับ ดังนี้

- (1) ให้ตอบโต้ภายในสาขาเดียวกัน
- (2) หากทำไม่ได้จึงให้ตอบโต้ข้ามสาขาในความตกลงเดียวกัน
- (3) หากตกลงกันไม่ได้ก็ให้มีการตอบโต้ข้ามความตกลง

4. วันบังคับใช้ความตกลงฯ

ผู้แทนระดับรัฐมนตรีของประเทศสมาชิกแกตต์ที่ร่วมลงนามในกรรมสารสุดท้าย (Final Act) เห็นชอบกับความประสงค์ที่จะให้ทุกประเทศที่เข้าร่วมเจรจาการค้าหลาย ฝ่ายรอบอุรุกวัยรับความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งองค์การการค้าโลก โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2538 หรือให้เร็วที่สุดเท่าที่จะ เป็นไปได้หลังจากนั้น

ภายในก่อนช่วงท้ายของปี 2537 จะมีการประชุมผู้แทนระดับรัฐมนตรีเพื่อประเมินสถานการณ์และกำหนดวันบังคับใช้ความตกลงฯ ซึ่งมีความเป็นไปได้ว่าหากบางประเทศสมาชิกมีเหตุขัดข้อง วันบังคับใช้ 1 มกราคม 2538 ก็อาจกำหนดใหม่เป็นวันที่ 1 กรกฎาคม 2538

5. กฎและระเบียบการยุติข้อพิพาททางการค้า

5.1 หลักการยุติข้อพิพาทเดิมของภาคตัดนั้น ประเทศสมาชิกไม่จำเป็นต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงมาตรการทางการค้าใด ๆ ที่เป็นต้นเหตุแห่งข้อพิพาท หากคณะลูกขุน (panel) ที่ตั้งขึ้นเพื่อไต่สวนในเรื่องดังกล่าวมีมติไม่เป็นเอกฉันท์ว่ามาตรการนั้นขัดกับบทบัญญัติของภาคตัด ซึ่งทำให้กระบวนการยุติข้อพิพาทขาดประสิทธิภาพเป็นช่องทางให้มีการใช้มาตรการที่ขัดกับหลักการของภาคตัดอยู่บ่อยครั้ง

5.2 ภายใต้ต้องการการค้าโลก การยุติข้อพิพาททางการค้าที่กำหนดเป็นความตกลงฯ ระบุกระบวนการและขั้นตอนไว้อย่างเป็นระบบและชัดเจน ประเทศต้นเหตุต้องถือปฏิบัติตามผลการพิจารณาของคณะลูกขุน ยกเว้นกรณีในประเทศนั้นอนุธรรมในประเด็นกฎหมายซึ่งในกรณีนี้ เมื่อคณะผู้พิจารณาเรื่องอนุธรรมตัดสินเป็นประการใด ๆ แล้ว ประเทศต้นเหตุต้องถือปฏิบัติตามโดยไม่มีเงื่อนไข

5.3 ขั้นตอนของกระบวนการยุติข้อพิพาทเบื้องต้น สรุปได้ดังนี้

- (1) ขอรื้อ
- (2) ดำเนินการหารือภายใน 30 วัน หลังการขอรื้อ
- (3) หากการหารือไม่ได้ผลภายใน 60 วัน หรือประเทศต้นเหตุไม่ยอมหารือด้วย ประเทศที่ขอรื้ออาจขอตั้งคณะลูกขุนหรืออาจเลือกใช้มาตรการยุติข้อพิพาทอื่นที่คู่กรณีสมัครใจ อาทิ ให้เลขาธิการองค์การอนุญาโตตุลาการเป็นผู้ไกล่เกลี่ย
- (4) คณะลูกขุนที่ตั้งขึ้นจะประกอบด้วยตัวแทนจากประเทศที่มีใช้คู่กรณีและมีคุณสมบัติประสบการณ์เหมาะสมกับปัญหาที่พิจารณาจำนวน 3 คน คณะลูกขุนจะต้องพิจารณาเรื่องให้เสร็จและรายงานคณะมนตรีทั่วไป ซึ่งทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการยุติข้อพิพาท

(Disputes Settlement Body) ภายใน 6 เดือน และคณะกรรมการชุดนี้ต้องพิจารณา
รับรองรายงานดังกล่าวหลังจากเวียนให้ประเทศสมาชิกทราบแล้วภายใน 20 วัน

5.4 ขั้นตอนของการอุทธรณ์ สรุปได้ดังนี้

- (1) แจ้งขออุทธรณ์อย่างเป็นทางการ
- (2) คณะกรรมการอุทธรณ์ (Appellate Body) ซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญ
ด้านกฎหมาย ด้านการค้าระหว่างประเทศและด้านเรื่องทั่ว ๆ ไป ที่อยู่ในความตกลงฯ ที่มาจาก
ประเทศสมาชิกองค์การการค้าโลกจำนวน 7 คน โดยแบ่งรับผิดชอบ 3 ประเทศต่อ 1 เรื่อง
หมุนเวียนกันไปเป็นระยะเวลา 2-4 ปี จะเป็นผู้พิจารณารับรองภายใน 60 วัน
- (3) คณะกรรมการยุติข้อพิพาทจะต้องรับรองรายงานของคณะกรรมการอุทธรณ์
และประเทศคู่กรณีจะต้องยอมรับผลการพิจารณาโดยไม่มีเงื่อนไขภายใน 30 วัน หลังจากเวียน
รายงานดังกล่าวให้ทราบแล้ว

6. บทสรุป

6.1 แกตต์ได้พิสูจน์ให้เห็นในช่วง 47 ปีที่ผ่านมาว่า ได้มีบทบาทในการจัดระเบียบ
การค้าของโลกและบทบาทในการลดข้อกีดกันทางการค้าลงไปตามลำดับ แต่ก็ยังมีส่วนที่เป็นจุดอ่อน
และจุดบกพร่องหลงเหลืออยู่ การจัดตั้งองค์การการค้าโลกขึ้น มีเหตุผลส่วนหนึ่งที่ต้องการแก้ไข
ปัญหาเหล่านั้น และเพื่อเสริมให้ระบบการค้าพหุภาคี (Multilateral Trading System)
มีความมั่นคงยิ่งขึ้น มิให้ประเทศที่มีพลังอำนาจเศรษฐกิจที่เหนือกว่าบับังคับประเทศอื่น ยอมรับ
แนวคิดและระบบระเบียบที่เป็นประโยชน์แต่ฝ่ายเดียว ซึ่งจะมีผลต่อเนื่องไปถึงการมีสงครามทาง
การค้าในที่สุด

6.2 อนาคตของการจัดตั้งองค์การการค้าโลกยังประสบปัญหาอยู่บ้างในขณะนี้ เนื่องจาก
จากฝ่ายนี้คือบัญญัติ (รัฐสภา) ของบางประเทศที่มีบทบาทต่อการจัดตั้งอย่างสำคัญบางประเทศ
เกรงจะไม่มีอำนาจเข้ามายุ่งเกี่ยวกับการเจรจาและจัดระเบียบการค้าโลกอีกต่อไป อำนาจ
เหล่านั้นจะมาอยู่ฝ่ายบริหาร (รัฐบาล) ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นผู้แทนประเทศประชุมเจรจากำหนด

ระเบียบข้อตกลงอยู่ในองค์การการค้าโลก ซึ่งเมื่อตกลงกำหนดระเบียบการค้าโลกออกมา ทุกประเทศต้องปฏิบัติตามฝ่ายนี้บัญญัติจะไม่มีสิทธิคัดค้านหรือเปลี่ยนแปลงใด ๆ อีกต่อไป การใช้มาตรการทางการค้าฝ่ายเดียวจะกระทำไม่ได้โดยลำบาก การโหมน้ำหรือกดดันให้องค์การฯ ออกกฎระเบียบที่เอื้อประโยชน์ฝ่ายเดียวก็อาจไม่อยู่ในวิสัยที่ดำเนินการได้เช่นกัน ด้วยเหตุที่ไม่ว่าจะ เป็นประเทศสมาชิกใหญ่หรือ เล็กต่างก็มีหนึ่งคะแนนเสียงเท่านั้น

6.3 การเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลกของประเทศไทยจะมีผลเปลี่ยนแปลงระบบงานศุลกากร ปัจจุบันของกรมศุลกากรอย่างใหญ่หลวง เนื่องจากพันธะกรณีของการต้องยอมรับความตกลงฯ ที่อยู่ในความดูแลขององค์การฯ อาทิ ต้องรับระบบราคาแกตต์มาใช้ ต้องให้การลดและผูกพัน อัตราอากรขาเข้า ต้องใช้กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าของแกตต์ และต้องมีส่วนร่วมในการบริหารระบบโควตาสินค้าเกษตร ระบบใบอนุญาตนำเข้า ระบบตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออกและระบบการควบคุมการค้าที่เกี่ยวกับสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา กับทั้งต้องถือปฏิบัติตามกฎและระเบียบของการยุติข้อพิพาทเมื่อมีข้อพิพาททางศุลกากรเกิดขึ้น เป็นต้น จึงเป็นความจำเป็นโดยรับด่วนของกรมศุลกากรที่จะต้องเร่งปรับปรุงตัวบทกฎหมาย ระเบียบพิธีการโครงสร้างองค์กรและบุคลากรให้รับกับภาระที่กำลังจะเกิดขึ้นต่อไป

ภาคผนวก ณ.

โครงการ EDI ด้านการค้าระหว่างประเทศและการนำระบบคอมพิวเตอร์
มาใช้ในการบริหารงานศุลกากร

โครงการ EDI ด้านการค้าระหว่างประเทศ*

1. คำจำกัดความ

ระบบ EDI (Electronic Data Interchange) ในทางเทคนิคหมายถึง ระบบการสื่อสารและรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์แบบอัตโนมัติโดยตรงระหว่างเครื่องคอมพิวเตอร์ ซึ่งผู้ใช้คอมพิวเตอร์ที่อยู่ในเครือข่ายเดียวกันจะสามารถติดต่อสื่อสารและสอบถามข้อมูลซึ่งกันและกันได้ในเวลาเพียงไม่กี่วินาที และเป็นระบบที่สามารถนำมาใช้ในการรับส่งข้อมูลได้ทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางด้านการค้าระหว่างประเทศและทางธุรกิจอื่น ข้อมูลทางการแพทย์ ข้อมูลทางการศึกษา และข้อมูลอื่น ๆ

ในการทำงานตามขั้นตอนของระบบ EDI นี้จำเป็นต้องอย่างยั้งที่ระบบคอมพิวเตอร์ขององค์กรต่าง ๆ จะต้องมีส่วนการสื่อสารเป็นระบบเปิด คือ เป็นระบบซึ่งใช้ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์ที่ไม่ปิดกั้นการติดต่อจากโลกภายนอกโดยการใช้มาตรฐานที่เป็นสากล ทั้งนี้เพื่อให้คอมพิวเตอร์ของทุกฝ่ายสามารถติดต่อและรับ/ส่งข้อมูลกันได้โดยไม่จำกัดยี่ห้อของอุปกรณ์

นอกจากนี้ มาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลก็เป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งมีผลโดยตรงต่อความสามารถที่จะทำให้ Application สามารถเชื่อมต่อกัน Application ของคู่ค้าได้โดยตรง ในปัจจุบันผู้ใช้ EDI ในยุโรปสหรัฐอเมริกา และประเทศอื่นที่ได้เคยพัฒนามาตรฐานของตนเองขึ้นมาใช้ ต่างก็ได้หันมาใช้มาตรฐานเดียวกันทั่วโลก คือ มาตรฐาน UN/EDIFACT แล้ว

*รพี อสัมภินพงศ์ ผู้อำนวยการกองแผนงาน กรมศุลกากร พันธะระหว่างประเทศ และโครงการที่ผลต่อระบบงานศุลกากรไทยในอนาคต, (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์สาม เจริญพาณิชย์ จำกัด, 2537).

2. ประโยชน์โดยทั่วไปของระบบ EDI

ปัจจุบันได้มีการนำระบบ EDI มาใช้กันอย่างแพร่หลาย เนื่องจากเป็นระบบที่สามารถให้ประโยชน์สูงในการแข่งขันทางธุรกิจ ประโยชน์โดยทั่วไปของ EDI สามารถแบ่งได้เป็น 3 ระดับคือ

ประโยชน์ทางตรง : ลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการเอกสาร

EDI ทำให้ธุรกิจสามารถลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการเอกสารซึ่งเกิดขึ้นในระบบการค้าแบบเดิม ที่ทำการติดต่อกันด้วยเอกสารได้ ค่าใช้จ่ายส่วนที่ลดได้ มีอาทิ

- ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการจัดทำเอกสารโดยตรง เช่น ค่าใช้จ่ายสำหรับเอกสาร และพนักงานในกระบวนการรับเอกสาร การจับคู่เอกสาร การตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลในเอกสาร การคัดลอกเอกสาร การประมวลผล การออกเอกสารต่อเนื่อง การจัดเก็บเอกสาร และการส่งเอกสารไปยังผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กร
- ค่าใช้จ่ายสำหรับความผิดพลาดที่เกิดขึ้นในระบบเอกสาร เช่น ค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการสูญหายของเอกสารระหว่างการเดินทาง และจากความผิดพลาดในการบันทึกข้อมูลจากเอกสารต้นฉบับ
- ค่าใช้จ่ายสำหรับเวลาที่ใช้ในกระบวนการส่งข้อมูลด้วยเอกสาร เช่น เวลาที่ต้องรอในแต่ละชั้นของการทำงานในกระบวนการจัดการเอกสารและเวลาที่ใช้ในการส่งเอกสารระหว่างองค์กร

ประโยชน์ทางอ้อม : เพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการทางธุรกิจ

ความถูกต้องของข้อมูลจากการใช้ EDI รวมทั้งวงจรธุรกิจที่สั้นลงสำหรับทุกขบวนการทางธุรกิจ ตั้งแต่การซื้อ การขายจนกระทั่งถึงการรับเงินและจ่ายเงิน จะทำให้เกิดการเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการทางธุรกิจในส่วนต่าง ๆ เช่น

- ลดจำนวนสินค้าคงคลัง
- กระชับความสัมพันธ์ระหว่างคู่ค้าทางธุรกิจและสนับสนุนการใช้ระบบ JTT
- พัฒนาบริการลูกค้า
- พัฒนาการใช้เงินทุนหมุนเวียน
- พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารและเพิ่มประโยชน์จากการใช้ฐานข้อมูลเดียวกัน

ประโยชน์ทางกลยุทธ์ : เป็นเครื่องมือสนับสนุนในการบรรลุถึงเป้าหมายองค์กร

ประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้นในกระบวนการทางธุรกิจ จากการใช้ EDI สามารถใช้เป็นเครื่องมือในการสนับสนุนให้เกิดผลตามเป้าหมายขององค์กรที่วางไว้ได้ เช่น การสร้างพันธมิตรทางการค้าใหม่ ๆ การเข้าสู่ตลาดใหม่ การออกผลิตภัณฑ์/บริการใหม่ การเป็นผู้นำในตลาด และความอยู่รอดขององค์กร

3. การทำงานของระบบ EDI

วงจร EDI ซึ่งเป็นการส่งข้อมูลโดยตรงจากโปรแกรมประยุกต์ (Application Software) ของผู้ส่งไปยังโปรแกรมประยุกต์ของผู้รับ ประกอบด้วย 3 ขั้นตอนใหญ่ ๆ คือ

(1) ขบวนการ EDI ภายในของผู้ส่ง

เป็นกระบวนการที่โปรแกรมแปลงข้อมูล EDI (EDI Translation Software) ทำการแปลงข้อมูลจากโปรแกรมประยุกต์ ซึ่งเป็นรูปแบบภายในของผู้ส่ง (Internal Formatted Data) ให้เป็นข้อมูลในรูปแบบมาตรฐานของ EDI เช่น ตามมาตรฐาน EDIFACT ของสหประชาชาติ

(2) ขบวนการ EDI ภายในของผู้ให้บริการระบบเครือข่าย

เมื่อข้อมูลในรูปแบบของ EDI ถูกส่งไปผู้จุดหมายของผู้รับที่เครื่องของผู้ให้บริการเครือข่ายแล้ว ข้อมูล EDI จะถูกจัดเรียงและส่งเข้าไปยังเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้รับ

(3) ขบวนการ EDI ภายในของผู้รับ

เมื่อผู้รับลงบันทึกเปิดเข้าไปในผู้จุดหมายของผู้รับแล้ว โปรแกรมแปลงข้อมูล EDI ของผู้รับจะทำหน้าที่ตรงกันข้ามกับโปรแกรมแปลงข้อมูล EDI ของผู้ส่ง คือจะแปลงข้อมูลในรูปแบบมาตรฐาน EDI ให้เป็นข้อมูลในรูปแบบของโปรแกรมภายในของผู้รับ และส่งเข้าไปในโปรแกรมประยุกต์ของผู้รับสำหรับการทำงานต่อไป

4. ขอบเขตการใช้งานระบบ EDI

การใช้งานระบบ EDI มีได้ในหลายระดับ ตั้งแต่ระดับระหว่างภูมิภาค ระหว่างประเทศ ระหว่างอุตสาหกรรม จนถึงระดับระหว่างบริษัท ในการพิจารณาขอบเขตการใช้ EDI ผู้ใช้ EDI ไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้ในกลุ่มธุรกิจการค้าหรือกลุ่มผู้อำนวยความสะดวกในทางการค้า จะต้องตัดสินใจถึงระดับที่จะเข้ามาใช้ EDI เช่น องค์กรผู้ใช้อาจตกลงใช้ EDI ในการติดต่อในระดับระหว่างองค์กรกับองค์กรคู่ค้าเท่านั้น หรืออาจตกลงใช้กันในระดับระหว่างอุตสาหกรรมหรือระหว่างประเทศ หรืออาจถึงระหว่างภูมิภาคก็ได้

EDI จะมีประโยชน์มากขึ้นถ้าคู่ค้าทางธุรกิจทุกฝ่ายใช้ EDI ในการติดต่อสื่อสารกัน เช่น ในการที่ผู้ส่งออกซึ่งมีการติดต่อกับลูกค้าในต่างประเทศ ผู้ผลิต ธนาคาร บริษัทตัวแทนขนส่ง กรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ หากมีเพียงผู้ส่งออกและผู้ผลิตเท่านั้นที่ใช้ระบบ EDI ในการติดต่อกัน ประโยชน์การใช้ EDI ก็ไม่ได้เต็มที่เนื่องจากผู้ส่งออกยังต้องติดต่อกับองค์กรอื่น ๆ โดยการส่งเอกสารตามระบบการค้าแบบเดิม และองค์กรเหล่านี้ก็ต้องบันทึกเอกสารเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของตนเองอีกครั้งหนึ่ง แต่ถ้าทุกฝ่ายติดต่อกันโดยใช้ระบบ EDI ผู้ส่งออกก็จะสามารถนำข้อมูลเข้าระบบคอมพิวเตอร์เพียงครั้งเดียว และคอมพิวเตอร์ของผู้ส่ง

ออกก็จะส่งข้อมูลไปยังคอมพิวเตอร์ของหน่วยงานอื่นได้โดยตรง โดยที่หน่วยงานเหล่านั้นไม่จำเป็นต้องบันทึกข้อมูลที่ได้รับมาเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของตนใหม่อีกครั้ง

กลุ่มผู้ใช้งานระบบ EDI ด้านการค้าระหว่างประเทศหลัก จะประกอบไปด้วยองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า/ส่งออกซึ่งสามารถนำระบบ EDI ไปประยุกต์ใช้ได้ตามความจำเป็นและตามลักษณะงานของตน ดังตัวอย่างดังนี้

องค์กร	งานที่ประยุกต์ใช้ EDI	ตัวอย่างเอกสารที่ส่งแทนด้วย EDI
กรมศุลกากร	พิธีการทางศุลกากร	Customs Entry
ธนาคาร	การโอนเงินระหว่างองค์กรทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Fund Transfer)	Payments
ธุรกิจขนส่ง	การติดต่อส่งรายละเอียดของที่สั่งให้ลูกค้า	Manifest, Bill of Lading, Airway Bill
ผู้นำเข้า/ส่งออก	กระบวนการนำเข้าและส่งออก	Letter of Credit
การทำเรือ	การควบคุมการไหลเวียนของสินค้าระหว่างทำเรือ และการติดต่อกับผู้ขนส่งสินค้าในประเทศและระหว่างประเทศ	Bay Plans
ผู้ค้าส่ง/ผู้ค้าปลีก	กระบวนการสั่งซื้อและการขาย	Purchase Order, Invoice

5. การพัฒนาระบบ EDI ทางด้านการค้าระหว่างประเทศ

5.1 บทบาทของกรมศุลกากร

กรมศุลกากรซึ่งเป็นหน่วยงานใหญ่ที่สุดในประเทศไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานด้านเอกสารการค้าระหว่างประเทศ มีโครงการที่จะนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการบริหารงาน

ของกรมฯ ในด้านการผ่านพิธีการ การตรวจปล่อยสินค้า และการปราบปราม โดยได้กำหนด เป้าหมายในการดำเนินการไว้ ดังนี้

- งานระยะที่ 1 - การส่งออก ณ ด้านศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพ ระหว่าง
กลางปีที่ 1-กลางปีที่ 2 ของโครงการ
- งานระยะที่ 2 - การนำเข้า ณ ด้านศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพ ระหว่าง
กลางปีที่ 2-กลางปีที่ 3 ของโครงการ
- การส่งออก ณ ท่าเรือกรุงเทพ
ระหว่างกลางปีที่ 2-กลางปีที่ 3 ของโครงการ
- งานระยะที่ 3 - การนำเข้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ
ระหว่างกลางปีที่ 3-กลางปีที่ 4 ของโครงการ
- งานระยะที่ 4 - การนำเข้า-ส่งออก ณ ด้านศุลกากรอื่น ๆ ทั่วราชอาณาจักร
ระหว่างกลางปีที่ 3-กลางปีที่ 5 ของโครงการ

ระบบคอมพิวเตอร์ที่พัฒนาแล้วของกรมศุลกากรจะมีส่วนช่วยลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน และมีผลลดจำนวนเอกสารที่ต้องจัดทำลงประมาณร้อยละ 40

กรมศุลกากรจะมีบทบาทในระบบ EDI ด้านการค้าระหว่างประเทศ โดยจะเป็นองค์กรหลักของตัวระบบในการเชื่อมต่อส่วนหนึ่งของระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรกับคอมพิวเตอร์จากองค์กรภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ เช่น ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนเรือ ตัวแทนสายการบิน ธนาคารพาณิชย์ การทำเรือ การบินไทย กระทรวงพาณิชย์ เป็นต้น เพื่อส่งผ่าน รายงาน ตรวจสอบ และยืนยันเอกสารการค้าและราชการที่ผู้ประกอบการต้องยื่นต่อกรมศุลกากร การทำเรือ กระทรวงพาณิชย์ ฯลฯ เช่น ใบขนสินค้าขาเข้า-ขาออก หลักฐานการค้าชำระเงิน บัญชีรายการสินค้า ใบอนุญาต เป็นต้น ผ่านทาง EDI เพื่อนำสินค้าออกจากอารักขาของศุลกากร ฉะนั้นเมื่อนำระบบ EDI มาใช้ทุกกิจกรรมที่ต้องรับส่งเอกสารการค้าและราชการ นับแต่การรายงานเรือ เข้าจนถึงตรวจปล่อยสินค้าจะกระทำโดยการรับ-ส่งเอกสารผ่านคอมพิวเตอร์โดยตรงระหว่างองค์กรต่อองค์กรที่เกี่ยวข้อง แทนการส่งข้อมูลกันด้วยวิธีการส่งเอกสารหรือการตรวจสอบเอกสารโดยเจ้าหน้าที่ซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าและผิดพลาดได้ง่าย

5.2 รูปแบบของบริการ EDI ที่เหมาะสม

คณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพัฒนาโครงการ Electronic Data Interchange (EDI) ทางด้านการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศแห่งชาติและมีอธิบดีกรมศุลกากรเป็นประธาน ได้ดำเนินการว่าจ้างบริษัท แอนเดอร์เซน คอนซัลติง จำกัด (Andersen Consulting Co., Ltd.) ให้ทำการศึกษาความเป็นไปได้และกำหนดรูปแบบของบริการ EDI ที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย รวมทั้งรูปแบบขององค์กรผู้ให้บริการและการบริหารการเงินสำหรับการให้บริการ EDI ในประเทศไทยด้วย

บริษัทที่ปรึกษาได้เริ่มศึกษาตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2536 และเสร็จสิ้นเมื่อเดือนธันวาคม 2536 ในการนี้บริษัทฯ ได้จัดทำข้อเสนอแนะหลัก 7 ประการในการดำเนินโครงการพัฒนา EDI ให้มีรูปแบบที่เหมาะสมกับประเทศไทยในขั้นต่อไป ไว้ดังนี้

ข้อเสนอแนะที่ 1 : ให้จัดตั้งองค์กรเอกชนระดับชาติที่หวังผลกำไร เพื่อให้บริการ EDI ด้านการค้าระหว่างประเทศในประเทศไทยโดยเร็ว ชื่อขององค์กรที่เสนอมาให้พิจารณา คือ เทรดสยาม (Trade Siam) องค์กรดังกล่าวจะต้องไม่ผูกขาดการให้บริการ EDI ในประเทศไทย การให้บริการนี้ ควรใช้เครือข่ายข้อมูลสาธารณะ (Public Data Network) แทนที่จะทำการจัดตั้งเครือข่ายขึ้นเอง ทั้งนี้ควรจัดตั้งเทรดสยามโดยเร็วเพื่อเตรียมรองรับความริเริ่มต่าง ๆ ของผู้ใช้ EDI รายใหญ่ เช่น กรมศุลกากร การท่าเรือแห่งประเทศไทย และบริษัท การบินไทย จำกัด ซึ่งมีแผนการที่จะแลกเปลี่ยนเอกสารโดยใช้ EDI ภายใน 2 ปี ข้างหน้า

ข้อเสนอแนะที่ 2 : เทรดสยามควรจะเริ่มให้บริการ EDI ทางด้านการค้าระหว่างประเทศใน 2 ระบบ ได้แก่ ระบบเบี่ยงข้อบังคับ (Regulatory System) สำหรับการติดต่อกับองค์กรของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ และระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกลุ่มการค้าทางอากาศ (Air Cargo Community System : ACCS) ซึ่งบริการเหล่านี้จะทำให้เทรดสยามกำหนดข้อความ (message) ขึ้นเป็นจำนวนมากเพียงพอที่จะทำให้บริการ EDI ประสบความสำเร็จ

ในส่วนของระบบระเบียบข้อบังคับ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทางด้านการค้าระหว่างประเทศ สามารถเชื่อมต่อกับกรมศุลกากร และแลกเปลี่ยนเอกสารราชการโดยทาง EDI ได้ นั้น อย่างน้อยที่สุดควรเป็นระบบที่มุ่งสนับสนุนเอกสารสำคัญที่ใช้ในด้านการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งต้องยื่นต่อกรมศุลกากร การทำเรือ และกระทรวงพาณิชย์ เช่น ใบขนสินค้าขาเข้า/ขาออก และในระยะเวลา 5 ปีข้างหน้า เอกสารเหล่านี้ควรจะจัดขึ้นโดยใช้มาตรฐานข้อความ UN/EDIFACT

ในส่วนของระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกลุ่มการค้าทางอากาศ ซึ่งจะช่วยให้บริการตัวขนส่งสินค้าสามารถเชื่อมต่อกับบริษัท การบินไทย จำกัด และสายการบินอื่น ๆ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลทางด้านการจองและการติดตามสินค้าได้นั้น การติดตั้งระบบจะสำเร็จลงได้โดยประเทศไทยจะต้องมีศูนย์แปลงมาตรฐาน (centralized translation) ระหว่าง UN/EDIFACT และ CARGO-IMP เพราะจะช่วยเสริมให้บริการของเทศนามนาสนใจยิ่งขึ้น สำหรับสายการบินอื่น ๆ ด้วย

ข้อเสนอแนะที่ 3 : องค์กรสำคัญ ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบการค้าระหว่างประเทศ เช่น กรมศุลกากร บริษัท การบินไทย จำกัด การท่าเรือแห่งประเทศไทย และกระทรวงพาณิชย์ ควรเลือกใช้ผู้ให้บริการ EDI ในประเทศรายเดียวกัน และประเทศไทยควรเป็นองค์กรที่ให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้เนื่องจากเหตุผลหลายประการ อาทิ

- เพื่อช่วยให้ผู้ใช้บริการไม่เกิดความสับสนในการใช้ระบบ EDI ในตลาด เพราะมีผู้ให้บริการเพียงรายเดียว
- เพื่อช่วยให้ประเทศไทยมีกลุ่มผู้ใช้ระบบมากพอที่จะสามารถดำเนินการธุรกรรมได้ และโดยที่ประเทศไทยเป็นองค์กรที่ได้รับการสนับสนุนด้านการเงินจากรัฐบาล ดังนั้น จึงควรจะเป็นผู้ให้บริการที่ตอบสนองความต้องการของภาครัฐได้ดี
- เพื่อช่วยสร้างสภาพการณ์ที่ปลอดภัยต่อข้อมูลมากขึ้น เพราะการมีผู้ให้บริการเพียงรายเดียวจะช่วยลดจำนวนคู่ฉบับของเอกสาร และจำกัดการส่งผ่านข้อมูลที่สำคัญ ๆ

แต่อย่างไรก็ตาม เทรดสยามจะไม่เป็นองค์กรที่ผูกขาดในการให้บริการ EDI ในประเทศไทยแต่เพียงผู้เดียว เพราะการสื่อสารแห่งประเทศไทยได้อนุญาตให้ IVAN (International Value-Added Network หรือตัวแทนให้บริการสื่อสารข้อมูลเสริมระหว่างประเทศ) ดำเนินการให้บริการ EDI โดยใช้เครือข่ายของตนเองไปแล้ว รวมทั้งยังมีผู้ให้บริการ EDI ภายในประเทศโดยผ่านเครือข่ายดาวเทียมด้วย

ข้อเสนอแนะที่ 4 : การจัดตั้งเทรดสยามควรเป็นการร่วมทุนของภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งอาจจะได้รับผลประโยชน์โดยตรงหรือคาดว่าจะได้รับผลประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศในประเทศไทย เทรดสยามเป็นบริษัทเอกชนซึ่งมีองค์กรของรัฐถือหุ้นไม่เกิน ร้อยละ 49 และไม่ควรมีองค์กรใดองค์กรหนึ่งไม่ว่าจะเป็นภาครัฐหรือภาคเอกชนถือหุ้นเกิน ร้อยละ 25

ข้อเสนอแนะที่ 5 : ให้จัดตั้งคณะกรรมการ EDI แห่งชาติ (Thailand EDI Council : TEDIC) ขึ้นทำหน้าที่ดูแลงานด้าน EDI ในประเทศไทย กับทั้งทำหน้าที่เป็นตัวแทนของประเทศในคณะกรรมการ EDIFACT แห่งอาเซียน (Asian EDIFACT Board) ทั้งนี้ TEDIC ควรรับรองให้ใช้ UN/EDIFACT เป็นมาตรฐานเดียวสำหรับการรับ-ส่งข้อความ EDI ในประเทศ และเทรดสยามจะดำเนินงานอย่างใกล้ชิดกับ TEDIC เพื่อให้การกำหนดมาตรฐาน EDI ที่จะนำมาใช้สำหรับกลุ่มธุรกิจต่าง ๆ ในประเทศไทยเป็นไปอย่างชัดเจนเพื่อป้องกันปัญหาความเข้าใจผิดเกี่ยวกับมาตรฐาน EDI ในปัจจุบัน

TEDIC ควรมีบทบาทและความรับผิดชอบ ดังนี้

- ดำเนินการให้มีการจัดตั้งเทรดสยาม
- กำหนดและควบคุมนโยบาย EDI แห่งชาติ และวิธีปฏิบัติงาน
- ร่วมมือและประสานงานกับคณะกรรมการ EDIFACT แห่งอาเซียน

เพื่อพัฒนามาตรฐาน EDIFACT

- เป็นตัวกลางประสานงานระหว่างองค์กรของรัฐบาลกับธุรกิจเอกชนใน

เรื่องเกี่ยวกับ EDI

- จัดหาเงินทุน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ ของ TEDIC และกิจกรรม เพื่อเผยแพร่ EDI
- กระจายอำนาจและหน้าที่ให้แก่คณะทำงานกลุ่มธุรกิจ พร้อมทั้งดำเนินการตรวจสอบและประเมินผล
- เป็นตัวแทนของผู้ใช้ระบบ EDI ในการนำเสนอปัญหาต่อ ทรรศสยาม
- ประสานงานและร่วมมือกับโครงการ EDI ของกลุ่ม APEC

ข้อเสนอแนะที่ 6 : ในการจัดตั้งทรรศสยาม TEDIC และกลุ่มผู้ลงทุนในระยะแรกควรพิจารณา เลือกรูปแบบทางการลงทุนรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งใน 3 รูปแบบต่อไปนี้

- (1) ลงทุนสูง โดยการก่อตั้งศูนย์ประมวลผลข้อมูลขึ้นเอง วิธีนี้จะใช้เงินทุนประมาณ 200-300 ล้านบาท ในระยะเวลา 5 ปี
- (2) ลงทุนต่ำ โดยให้ศูนย์ประมวลผลข้อมูลของบุคคลที่สาม ซึ่งประมาณว่าจะใช้เงินทุนต่ำกว่า 100 ล้านบาท ในระยะเวลา 5 ปี
- (3) วิธผสม โดยการให้บริการศูนย์ข้อมูลของบุคคลที่สามในระยะต้น แล้วต่อไปค่อยมีศูนย์ประมวลผลข้อมูลของตนเอง วิธีนี้จะใช้เงินทุนในระยะ เริ่มต้นเท่ากับแนวทางที่ลงทุนต่ำและต่อไปต้องลงทุนเพิ่มจนประมาณเท่ากับรูปแบบที่ลงทุนสูง

ข้อเสนอแนะที่ 7 : การคิดค่าบริการ EDI ขึ้นเริ่มต้น ควรใช้ราคาต่ำกว่า ต้นทุนเพื่อเป็นแรงจูงใจให้องค์กรต่าง ๆ เริ่มใช้บริการ และค่อย ๆ ปรับราคาให้สูงขึ้นตาม ระยะเวลา จนกระทั่งมีราคาเท่ากับผู้ใช้บริการ EDI รายอื่น ๆ ในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม การกำหนดราคาของทรรศสยามอาจมีความแตกต่างกันบ้างตามประเภทของลูกค้า ขนาดของ ลูกค้า (ปริมาณและขนาดของรายการ EDI) ประเภทของการสื่อสารกับทรรศสยามจำนวนของ บริษัทลูกค้า และอื่น ๆ ซึ่งจะ เป็นตัวกำหนดจำนวนเงินซึ่งลูกค้าแต่ละรายต้องจ่าย โดยในการ เก็บค่าบริการ EDI นั้น จะถูกแบ่งเก็บจากผู้รับและผู้ส่ง รายละเอียดของอัตราส่วนค่าใช้จ่าย ซึ่งแต่ละฝ่ายต้องรับผิดชอบขึ้นอยู่กับระดับของผลประโยชน์ที่บริษัทลูกค้าแต่ละฝ่ายจะได้รับ

6. บทสรุป

การค้าสินค้าระหว่างประเทศนับวันจะมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ประมาณว่าในปี 2536 ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติมีส่วนที่เป็นมูลค่าการส่งออกถึงร้อยละ 28.99 และที่เป็นมูลค่าการนำเข้าถึงร้อยละ 35.94 กรมศุลกากรในฐานะที่เป็นนายประตูดุล การเข้า-ออกของสินค้ามูลค่ามหาศาลเหล่านี้ ซึ่งนับวันจะเพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับทั้งในด้านปริมาณ และความสลับซับซ้อน ด้วยจำนวนเจ้าหน้าที่และงบประมาณที่มีจำกัด จำเป็นต้องริเริ่มนำระบบ พืชการและ เทคโนโลยีทันสมัยมาใช้ในการบริหาร เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการ ชำระอากร และการตรวจปล่อยสินค้าแก่ผู้นำเข้าและส่งออกพร้อมกันไปกับการเพิ่ม ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการปฏิบัติงาน

ทางเลือกของกรมศุลกากรในการเตรียมรับมือกับปัญหาดังกล่าวโดยการตัดสินใจนำ ระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการบริหารงานศุลกากรและรับเป็นองค์กรหลักในการเร่งพัฒนาและ จัดตั้งระบบ EDI ทางด้านการค้าระหว่างประเทศ นับเป็นนิมิตหมายที่ดีที่จะทำให้กรมศุลกากร ยังคงทำหน้าที่เป็นนายประตูที่ดีที่จะมีส่วนเสริมและสนับสนุนให้ประเทศก้าวเข้าสู่การเป็นประเทศ ในกลุ่มพัฒนาแล้วต่อไป

โครงการนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการบริหารงานศุลกากร*

บทบาท EDI กับการค้าระหว่างประเทศ

ยุคโลกาภิวัตน์ เป็นโลกของข้อมูลข่าวสารทันสมัยไร้ขีดจำกัด การแข่งขันในทางการค้าระหว่างประเทศ ได้ทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น โดยเทคโนโลยีสารสนเทศก็เป็นสิ่งหนึ่งที่สำคัญยิ่ง ที่ช่วยกระตุ้นให้เกิดความเปลี่ยนแปลง และความได้เปรียบในการดำเนินธุรกิจองค์กรใดก็ตามที่มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ได้อย่างถูกต้องและล้ำหน้า ย่อมได้เปรียบคู่แข่งในทางการค้าอย่างมากมาย ทั้งในด้านประสิทธิภาพและความสามารถในการบริหาร

EDI เป็นเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยที่สุด ซึ่งเหมาะสมกับการค้าระหว่างประเทศ อันเป็นที่ยอมรับกันอย่างกว้างขวางในระดับนานาชาติ EDI สามารถช่วยแก้ปัญหาและขจัดอุปสรรคต่าง ๆ ของการดำเนินธุรกิจได้ในระยะยาว โดยส่งผลให้วงจรธุรกิจ เป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว และมีความคล่องตัวสูง ทำให้ผู้ประกอบการสามารถดำรงค้ำอยู่ในตลาดโลกได้อย่างมั่นคงและนำความสำเร็จรุ่งเรืองมาสู่องค์กร กรมศุลกากรเป็นองค์กรหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ และมีบทบาทที่สำคัญยิ่งต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ และความอยู่ดีกินดีของประชาชนโดยส่วนรวม จากสถิติการจัดเก็บค่าภาษีอากรที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นในหลายปีที่ผ่านมา แสดงให้เห็นว่า เศรษฐกิจของประเทศไทย มีอัตราการขยายตัวค่อนข้างสูง จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่กรมศุลกากรจะต้องนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารงาน เพื่อปรับปรุงคุณภาพของการให้บริการและ เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานให้สูงขึ้น เพื่อสนองตามนโยบายของรัฐในอันที่จะรักษาสถานภาพและส่งเสริมให้ภาคเอกชนสามารถแข่งขันในตลาดการค้ากับต่างประเทศได้

*ที่มา : ฝ่ายโครงการและฮาร์ดแวร์ กองคอมพิวเตอร์ กรมศุลกากร พฤษภาคม 2538

แผนการนำระบบ EDI มาใช้ในการบริหารงานศุลกากร

กรมศุลกากร เป็นหน่วยงานที่ใหญ่ที่สุดที่เกี่ยวข้องกับงานด้านเอกสาร สำหรับการค้าระหว่างประเทศ การนำระบบ EDI มาใช้ในกระบวนการออกของ จะทำให้เกิดคุณประโยชน์สูงสุด ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เนื่องจากกระบวนการดังกล่าวเกี่ยวกับเอกสารจำนวนมาก ซึ่งกรมศุลกากรในประเทศอื่น ๆ ได้ให้การสนับสนุนต่อการนำใช้ EDI เป็นอย่างมาก และก็ประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี กรมศุลกากรได้ตระหนักถึงคุณประโยชน์ของการนำใช้ EDI กับการค้าระหว่างประเทศ และได้เตรียมการที่จะนำระบบ EDI มาใช้ในการบริหารงานศุลกากรให้ครบวงจรภายในปี พ.ศ. 2541 โดยได้กำหนดเป้าหมายในการดำเนินการดังนี้

งานระยะที่ 1 : การส่งออก ณ ด้านศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพ ภายในปี พ.ศ. 2539

งานระยะที่ 2 : การส่งออก ณ ท่าเรือกรุงเทพ ภายในปี พ.ศ. 2540

งานระยะที่ 3 : การนำเข้า ณ ด้านศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพ ภายในปี พ.ศ. 2540

งานระยะที่ 4 : การนำเข้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ภายในปี พ.ศ. 2541

งานระยะที่ 5 : การนำเข้าและการส่งออก ณ ด้านศุลกากรอื่น ๆ ภายในปี พ.ศ. 2541

เนื่องจากระบบการตรวจปล่อยสินค้าขาออก มีความซับซ้อนน้อยกว่าระบบการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า จึงสามารถนำระบบดังกล่าวมาใช้ได้เร็ว และการเริ่มดำเนินการในด้านการส่งออกก่อนจะช่วยให้กรมศุลกากรได้เรียนรู้การนำใช้ระบบ EDI ในสภาพการณ์ที่ง่ายกว่า

นอกจากนี้ บริษัทสายการบินส่วนใหญ่ ได้แสดงความพร้อมที่จะเข้าสู่ระบบ EDI ได้ทันที ที่กรมศุลกากรนำระบบ EDI มาใช้ และจากการสำรวจพบว่าบัญชีสินค้าทางอากาศยานมากกว่า 80 เปอร์เซ็นต์ มีการรับส่งโดยทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศอยู่แล้ว ดังนั้นความสำเร็จของการนำระบบ EDI มาใช้ทางด้านการส่งออกสำหรับสินค้าทางอากาศยานจึงเป็นไปได้ง่ายกว่า

ระบบ EDI ในงานศุลกากร

เมื่อกรมศุลกากรนำระบบ EDI มาใช้ครบวงจรแล้วกระบวนการออกของก็จะ เปลี่ยนไป ในทิศทางที่สะดวกขึ้น รวดเร็วขึ้นซึ่งเอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ เช่น

ตัวแทนออกของสามารถจัดเตรียมใบขนสินค้าภายในสำนักงานของตน แล้วส่งใบขนสินค้ามายังกรมศุลกากร โดยทาง EDI

เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะทำการตรวจสอบความถูกต้องของใบขนสินค้า โดยอัตโนมัติ แล้วแจ้งผลของการตรวจสอบกลับไปยัง เครื่องคอมพิวเตอร์ของตัวแทนออกของ โดยทาง EDI ได้ทันที

ตัวแทนออกของสามารถสั่งชำระเงินค่าภาษีอากร โดยทางอิเล็กทรอนิกส์ ผ่านระบบ EFT ได้ในท่านองเดียวกัน

จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการค้า สามารถติดต่อกับกรมศุลกากรจากภายในสำนักงานของตน โดยอาศัยวิธีการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้แทบจะไม่ต้องเสียเวลาในการเดินทางไปติดต่อกับกรมศุลกากรเลย

สำหรับผู้ประกอบการค้ารายใด ที่ยังไม่พร้อมที่จะ เข้าสู่ระบบ EDI กรมศุลกากร ได้เตรียม Service Counters ไว้ให้บริการ แต่ในระยะยาวแล้ว กรมศุลกากรต้องการให้ผู้ประกอบการค้าเข้าสู่ระบบ EDI ทั้งหมด เพื่อประโยชน์ของผู้ประกอบการค้าเองและเพื่อผลดีโดยรวมต่อประเทศชาติด้วย

ผู้ประกอบการค้าที่เข้าสู่ระบบ EDI จะได้รับประโยชน์ดังต่อไปนี้

1. สามารถออกของได้รวดเร็ว
2. มีระบบฐานข้อมูลที่ถูกต้องและน่าเชื่อถือมากขึ้น

3. ลดความผิดพลาดอันเนื่องมาจากการบันทึกข้อมูลซ้ำซ้อน
4. ลดต้นทุนเกี่ยวกับการบริหารระบบสินค้าคงคลัง
5. ลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการเอกสารต่าง ๆ และประหยัดเวลาในการเดินทางมาติดต่อกับกรมศุลกากร
6. ลดปัญหาการดำเนินการเกี่ยวกับการดูแลเงินสดและ เช็ค เมื่อผู้ประกอบการค้าเข้าสู่ระบบ EFT
7. ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้เมื่อมีการใช้ EDI ครบวงจรแล้ว โดยเฉพาะเมื่อสามารถไปถึงจุด 'Paperless Trading'
8. มีระบบข้อมูลข่าวสารที่ทันสมัย พร้อมที่จะนำมาใช้ในการบริหารงานได้ทันต่อความต้องการ
9. ทำให้ผู้ประกอบการค้ามีความได้เปรียบในการดำเนินธุรกิจ เห็นคู่แข่งที่อยู่นอกระบบ EDI
10. สร้างความประทับใจให้กับลูกค้าของผู้ประกอบการค้าเอง

มาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

กรมศุลกากรใช้มาตรฐาน UN/EDIFACT สำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) ซึ่งเป็นมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับกันในสากล และเป็นมาตรฐานที่สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) รับรองให้เป็นมาตรฐานสำหรับการใช้ EDI ในประเทศไทย

ผู้ให้บริการ EDI

กรมศุลกากรเลือกผู้ให้บริการ EDI ซึ่งใช้ชื่อว่า 'เทรตสยาม' ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาของคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อพัฒนาโครงการ EDI ด้านการค้าระหว่างประเทศ โดยมีอธิบดีกรมศุลกากร เป็นประธานคณะกรรมการฯ ดังกล่าว เทรตสยาม มีรูปแบบการดำเนินการ เป็นบริษัทที่มีรัฐบาลและเอกชนร่วมลงทุนในอัตราส่วน 49:51 เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพสูงในการให้บริการ EDI กับองค์กรต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน

โดยเน้นการให้บริการส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานภาครัฐคือ กรมศุลกากร บริษัทการบินไทย จำกัด การทำเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงพาณิชย์ (กรมการค้าต่างประเทศ) และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การบริการด้านเทคนิคของเทรดสยาม*

การบริการด้านเทคนิคหลัก ๆ ซึ่งเทรดสยามจำเป็นต้องให้ความสำคัญในระยะ เริ่มต้น
มีดังต่อไปนี้

(1) บริการแปลงโปรโตคอล

ช่วยให้ผู้ใช้ EDI ซึ่งมีระบบคอมพิวเตอร์ระบบหนึ่งสามารถแลกเปลี่ยนเอกสาร
ทางการค้ากับคู่ค้า ซึ่งใช้คอมพิวเตอร์ต่างระบบและใช้มาตรฐานการแลกเปลี่ยนข่าวสาร
(Protocol) ต่างระบบได้

(2) บริการแปลงรหัสข่าวสารระหว่าง EDIFACT และมาตรฐานอื่น ๆ เช่น CARGO-IMP

ในระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสินค้าทางอากาศระหว่างกลุ่มการค้า
บริษัทการบินไทยจำกัด อาจมีความประสงค์ที่จะติดต่อกับกรมศุลกากร และตัวแทนผู้รับจัดระวาง
โดยใช้มาตรฐานเฉพาะของกลุ่มธุรกิจการบิน (CARGO-IMP) ซึ่งซอฟต์แวร์แปลงรหัสโดยทั่วไป
ยังไม่สามารถรองรับมาตรฐานนี้ได้ ดังนั้น จึงเป็นการยากสำหรับตัวแทนผู้รับจัดระวางที่จะรองรับ
ทั้งมาตรฐาน EDIFACT และมาตรฐาน CARGO-IMP ทางออกสำหรับกรณีนี้คือ เทรดสยาม จะ
ให้บริการเป็นศูนย์กลางแปลงรหัสระหว่างมาตรฐาน CARGO-IMP และ UN/EDIFACT

*ที่มา : ฝ่ายโครงการและอีดีไอ กองคอมพิวเตอร์ กรมศุลกากร พฤษภาคม

(3) การตรวจสอบความถูกต้อง การตรวจเทียบมาตรฐานและการจัดทำตาราง ผู้ใช้ระบบ ทั้งนี้รวมถึงการตรวจสอบข้อความตามมาตรฐาน EDIFACT การแยกเก็บค่าบริการ และระบบงานที่จำเป็นอื่น ๆ เป็นต้น

การแยกเก็บค่าบริการจะรวมถึงการเก็บค่าบริการการติดต่อระหว่างบริษัท คู่ค้าเฉพาะราย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับรายละเอียด ข้อสัญญา เช่น ข้อมูล ผู้ส่ง ผู้รับ การให้ส่วนลด ตามปริมาณการใช้ ลักษณะข้อความและอัตราส่วนค่าบริการของแต่ละบริษัทคู่ค้าจะต้องชำระใน แต่ละรายการรับ-ส่ง เป็นต้น

(4) การรองรับความต้องการด้านกฎหมายซึ่งรวมถึงความปลอดภัยของข้อมูล การตรวจสอบหลักฐาน การบันทึกข้อความสำหรับการตรวจสอบภายหลัง และการเตรียม สัญญาข้อตกลงทางการค้า

(5) การเชื่อมต่อกับบริการเสริมอื่น ๆ ของบุคคลที่สาม โดยผ่านจอคอมพิวเตอร์ ซึ่งรวมถึงระบบการสำรองบริการของบริษัทการบินไทยจำกัด บริษัทข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ และ UN/Trade Point

(6) การเชื่อมต่อโดยผ่านจอภาพคอมพิวเตอร์หมายถึง ความสามารถในการติดต่อกับแม่ข่ายโดยผ่านคู่สายโทรศัพท์แบบหมุนเข้า และสามารถทำงานกับโปรแกรมระบบงานทั้งการ สอบถามและปรับปรุงแฟ้มข้อมูล ซอฟต์แวร์สำหรับสื่อสารจะช่วยให้การต่อเข้าไปเป็นได้ง่ายขึ้น โดยสามารถเลือกทำงานตามเมนูได้ โปรแกรมระบบงานทั้งหมดจะอยู่ในเครื่องคอมพิวเตอร์ ส่วนกลาง มีเพียง เฉพาะซอฟต์แวร์สำหรับสื่อสารเท่านั้นที่ต้องติดตั้งที่ เครื่องคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล

ทรูคอมมูนิเคชันจะไม่มีบริการต่อไปนี้

- (1) บริการ Public data network
- (2) บริการ Circuit switching และ Voice switching

บริการดังกล่าวเป็นบริการที่มีอยู่ในปัจจุบันของ ทศท. และ กสท. หรือของหน่วยงานที่ได้สัมปทานอันชอบด้วยกฎหมายจากองค์กร ทั้งสอง เช่น ThaiPak, DataNet, VSAT, VAN/IVAM เป็นต้น แต่ ทรูคอมมูนิเคชัน อาจอำนวยความสะดวกแก่ลูกค้าโดยการให้บริการ "One stop service" ช่วยดำเนินการติดต่อกับ ทศท. และ กสท. ให้แก่ลูกค้าด้วย

ทรูคอมมูนิเคชัน อาจจะให้บริการต่อไปนี้

- (1) การแปลงข้อมูล

การแปลงข้อมูลดังกล่าวนี้หมายถึง การแปลงข้อความอัตโนมัติเป็นโทรสารและการแปลงข้อความจากโทรสารเป็นอัตโนมัติ

- (2) การบริการทะเบียนผู้ใช้ การจัดทำพม์รายนามและรหัส และการสอบถามข้อมูลแบบออนไลน์

การบริการที่ไม่ใช้ด้านเทคนิคโดยตรง

นอกจากการให้บริการทางด้านเทคนิคแล้ว ทรูคอมมูนิเคชัน จะต้องดำเนินกิจกรรมดังต่อไปนี้ เพื่อให้บริการ EDI ที่มีประสิทธิภาพสำหรับประเทศไทย

- ให้บริการผู้ใช้งานการ เชื่อมต่อกับเทรดสยาม ได้แก่ การเสนอชุดโปรแกรมสำเร็จรูป ที่ผ่านการตรวจสอบแล้วว่าใช้งานได้ และการให้คำปรึกษา
- ให้คำปรึกษาด้านเทคนิคทั้งในและนอกสถานที่
- จัดอบรม เรื่องฮาร์ดไอ ประโยชน์ที่จะได้รับและแผนการดำเนินงานในการติดตั้งระบบ แก่ผู้ที่ต้องการใช้โดยร่วมมือกับกรมศุลกากร และบริษัทการบินไทยจำกัด
- ส่งเสริมให้มีธุรกิจซอฟต์แวร์ระบบงานแบบสำเร็จรูปบนเครื่องคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคลที่ใช้ร่วมกับ EDI ได้ดี
- สนับสนุนด้านการตลาด เพื่อโฆษณาและเผยแพร่การใช้บริการของเทรดสยาม ทั้งนี้ รวมถึงระบบระเบียบข้อบังคับและระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกลุ่มการค้าทางอากาศ

ความก้าวหน้าของโครงการพัฒนาระบบ EDI

- ปี พ.ศ. 2535 กรมศุลกากร ได้กำหนดนโยบายให้ระบบ EDI มาใช้ในการ บริหารงานศุลกากร เพื่อการค้าระหว่างประเทศ
- เดือน มีนาคม พ.ศ. 2536 กรมศุลกากรได้ทำสัญญาจ้างบริษัทที่ปรึกษา เพื่อทำ การศึกษาระบบงานปัจจุบัน และออกแบบระบบงานใหม่ สำหรับรองรับการนำระบบ EDI มาใช้ ในอนาคต
- เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2536 บริษัทที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาและออกแบบระบบ งานใหม่เสร็จเรียบร้อยแล้ว
- เดือน มิถุนายน พ.ศ. 2537 สำนักงบประมาณ พิจารณาอนุมัติเงินงบประมาณ สำหรับการจัดซื้อระบบคอมพิวเตอร์ฯ โครงการ EDI
- เดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2537 กรมศุลกากรประกาศประกวดราคาจัดซื้อระบบ คอมพิวเตอร์ฯ โครงการ EDI
- เดือน มกราคม พ.ศ. 2538 กรมศุลกากร แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีฯ เพื่อทำหน้าที่กำกับการพัฒนาระบบ EDI ของกรมศุลกากร
- เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2538 กรมศุลกากร พิจารณาคัดเลือก บริษัทสยามยูนิซิส จำกัด เป็นผู้ชนะการประกวดราคา และคาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาได้ภายในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2538

คณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีฯ พิจารณาจัดตั้งคณะทำงานด้านต่าง ๆ ขึ้น 8 คณะ
ทำงาน เพื่อพัฒนาระบบงานศุลกากรให้สอดคล้องและเชื่อมต่อหน่วยต่อการใช้ EDI ให้แล้วเสร็จ
โดยเร็ว โดยมีขอบเขตของหน้าที่ความรับผิดชอบ พอสรุปได้ดังนี้

1. ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลรายการสินค้าในระบบฮาร์โมไนซ์และระบบราคา GATT
2. ปรับปรุงระบบการคืนอากรโดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์
3. พัฒนาระบบการควบคุมและการเคลื่อนย้ายสินค้าโดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์
4. กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการสั่งการตรวจโดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์
5. พัฒนาระบบ EFT
6. ปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติงานทั้งระบบ
7. แก้ไขปรับปรุงประมวลระเบียบฯ
8. กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการเชื่อมโยงระบบ EDI กับหน่วยงานต่าง ๆ
9. พัฒนามาตรฐานเอกสารอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการใช้ EDI
10. ร่างสัญญาการใช้ EDI
11. พัฒนาระบบข่าวสารเพื่อการบริหาร การตัดสินใจและควบคุมติดตามผลการปฏิบัติงาน คณะทำงานทั้ง 8 อยู่ในระหว่างการวางแผนการดำเนินงานในรายละเอียด เพื่อประสาน
งานกับบริษัทผู้ชนะการประกวดราคาในการพัฒนาระบบงานต่อไป

โครงการระบบออนไลน์นำร่อง

เนื่องจากระบบคอมพิวเตอร์โครงการ EDI ซึ่งอยู่ในระหว่างการดำเนินการ จะต้อง
ใช้เวลาอีกอย่างน้อย 1 ปี จึงจะสามารถให้บริการแก่ผู้ประกอบการค้าได้ ดังนั้น กรมศุลกากร
จึงได้ริเริ่มเปิดให้บริการระบบออนไลน์นำร่อง เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้นำเข้า/ผู้ส่งออก ที่มีความ
พร้อมทางด้านเทคโนโลยีสามารถขจัดเตรียมและส่งยื่นใบขนสินค้ามายังกรมศุลกากรได้ล่วงหน้า
โดยทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะทำการตรวจสอบความถูกต้อง
แล้วแจ้งผลให้ทราบโดยทางอิเล็กทรอนิกส์เช่นเดียวกัน ทำให้ผู้นำเข้า/ผู้ส่งออกที่เข้าสู่ระบบฯ
ดังกล่าว ได้รับประโยชน์ดังนี้

1. สามารถตรวจสอบความถูกต้องของใบขนสินค้าได้ล่วงหน้า
2. ประหยัดเวลาในการรอคอยการบันทึกข้อมูล
3. สามารถรับทราบข่าวสาร ประกาศต่าง ๆ จากกรมศุลกากรโดยทางอิเล็กทรอนิกส์
4. ทำให้มีความพร้อมที่จะเข้าสู่ระบบ EDI ในอนาคต

โครงการฯ ดังกล่าวอยู่ในระหว่างการทดสอบระบบฯ และเตรียมการประกาศ
 ประกวดราคา ซึ่งคาดว่าจะสามารถให้บริการแก่ผู้นำเข้า/ผู้ส่งออกได้ภายในเดือนกันยายน 2538
 (เอกสารแนบ 4 แสดงการเชื่อมโยงระบบออนไลน์นำร่อง)

บทสรุป

โครงการจัดซื้อระบบคอมพิวเตอร์ฯ ในครั้งนี้เป็นโครงการขนาดใหญ่ ที่กรมศุลกากรได้
 กำหนดเป้าหมายไว้ในการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้สำหรับการบริการงานศุลกากรแบบครบ
 วงจร ทั้งระบบสำนักงานอัตโนมัติ และระบบ EDI เพื่อการค้าระหว่างประเทศ ให้แล้วเสร็จ
 โดยเร็ว ภายในปี พ.ศ. 2541 ซึ่งเมื่อบรรลุตามวัตถุประสงค์แล้ว จะทำให้กรมศุลกากรมีระบบ
 EDI ที่ทันสมัยระบบหนึ่ง ที่จะสามารถสนองต่อความต้องการของประเทศชาติได้ในระยะยาว
 แต่การใช้ EDI ให้ประสบผลสำเร็จนั้น จะต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายใน
 และภายนอกที่มีส่วนเกี่ยวข้องเป็นอย่างดี โดยเฉพาะผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมี
 บทบาทที่สำคัญยิ่งต่อความสำเร็จของโครงการ EDI ที่กรมศุลกากรกำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้
 หากผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศเข้าสู่ระบบ EDI ทั้งหมด จะก่อให้เกิดคุณประโยชน์อันใหญ่
 หลวงต่อวงจรธุรกิจโดยรวมของประเทศชาติ และทำให้ผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศสามารถ
 แข่งขันกับตลาดการค้าโลกได้



ประวัติผู้เขียน

นางสาวสรिता (ระวีวรรณ) วีระณะ เกิดวันที่ 19 ธันวาคม พุทธศักราช 2494
ที่อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี สำเร็จการศึกษา บัณฑิตบัณฑิต มหาวิทยาลัยหอการค้า ปีการศึกษา
2516 วารสารศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีการศึกษา 2525

ประสบการณ์ในการทำงาน

- โรงเรียนนครหลวงพาณิชย์กรรม ปี 2516
- บริษัท World Express จำกัด ปี 2516-2521
- กรมสรรพากร กระทรวงการคลัง ปี 2521
- กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง ปี 2522-ปัจจุบัน (2539)

สถานที่ทำงานปัจจุบัน

- ด้านศุลกากรแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี (สังกัดกรมศุลกากร
กระทรวงการคลัง)