

ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการผ่านแดนสินค้า

ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560¹

ฤทธิไกร บุญสุวรรณ²

จากการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการผ่านแดนสินค้าตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงความหมาย ประวัติความเป็นมาและแนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการผ่านแดนสินค้ารวมถึงกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนสินค้า ทำให้ผู้ศึกษาได้รับความรู้ความเข้าใจว่า การผ่านแดนสินค้า เป็นการเคลื่อนย้ายหรือการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการเคลื่อนย้ายหรือการขนส่งสินค้านี้จะต้องผ่านประเทศใดประเทศหนึ่ง ซึ่งมีใช่เป็นประเทศต้นทางและปลายทางของการขนส่งสินค้านี้ดังกล่าว เช่น การขนส่งน้ำมันปาล์มจากประเทศมาเลเซียเข้ามาทางด่านศุลกากรสะเดาจังหวัดสงขลา ผ่านดินแดนทางบกของประเทศไทยไปยังด่านศุลกากรระนองจังหวัดระนอง เพื่อส่งน้ำมันปาล์มดังกล่าวออกไปยังประเทศเมียนมาร์ อันมีลักษณะเป็นการนำสินค้าผ่านแดนประเทศไทย ซึ่งการผ่านแดนสามารถทำได้ทั้งรูปแบบการขนส่งทางรถยนต์ รถไฟ เรือ หรือทางอากาศยาน ไม่ว่าจะใช้รูปแบบการขนส่งรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งหรือหลายรูปแบบรวมกัน (multimodule transport) และไม่ว่าการขนส่งนั้นจะมีการถ่ายของเพื่อเปลี่ยนยานพาหนะ การเก็บรักษาของในคลังสินค้า การเปลี่ยนภาชนะบรรจุของเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง หรือการเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่งของด้วยหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ จะต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใดๆ ในราชอาณาจักร โดยการเคลื่อนย้ายสินค้าจะอยู่ภายใต้การควบคุมของศุลกากร ซึ่งในปัจจุบันสินค้าที่ผ่านแดนมีปริมาณมากขึ้นเช่นเดียวกันกับสินค้าที่ส่งออกและนำเข้า แตกต่างกันว่าสินค้าที่ส่งออกและนำเข้าจะต้องเสียภาษีอากรและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ แต่สินค้าที่ผ่านแดนไม่อยู่ในความรับผิดชอบที่จะต้องเสียภาษีอากรหรือค่าธรรมเนียมใด ๆ สำหรับแนวคิดการผ่านแดนนั้น (Transit) มีประวัติความเป็นมาตั้งแต่อดีตอันจะเห็นได้จากกฎหมายทางทะเล ซึ่งเป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศมาตั้งแต่สมัยโบราณ โดยได้กำหนดหลักการของการผ่านโดยสุจริต (Innocent Passage) อันเป็นหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่รัฐต้องยอมให้เรือต่างชาติแล่นผ่านทะเลอาณาเขตของตนได้ซึ่งหลักดังกล่าวมีความเชื่อมโยงกับหลักเสรีภาพในการผ่านแดนในด้านการรับรองสิทธิของผู้เดินทางผ่าน โดยที่รัฐเจ้าของดินแดนจะต้องยินยอมให้ผ่านหาก

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการผ่านแดนสินค้าตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560 โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษาคือ รองศาสตราจารย์ ดร.ณฐ สันตาสว่าง และคณะกรรมการสอบคือ รองศาสตราจารย์จุฑามาศ นิสารัตน์ และรองศาสตราจารย์ ดร.ปภาศรี บัวสวรรค์

² นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิเทศศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ไม่ขัดกับความสงบเรียบร้อยซึ่งจะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของแต่ละประเทศซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการเติบโตและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยเหตุผลทางเศรษฐกิจที่ทำให้ประเทศต่างๆ ในโลกทำการค้าขายกันเป็นเพราะว่าไม่มีประเทศใดในโลกสามารถผลิตสินค้าและบริการทุกอย่างได้ครบและเพียงพอ กับความต้องการของผู้บริโภคภายในประเทศ ถึงแม้ว่าบางประเทศจะมีขีดความสามารถผลิตสินค้าได้ทุกอย่าง แต่อาจจะมีต้นทุนการผลิตที่สูงกว่าซึ่งไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน การที่แต่ละประเทศผลิตเฉพาะสินค้าที่ตนมีความถนัดหรือมีความได้เปรียบจึงเป็นสิ่งที่คุ้มค่า และเกิดประโยชน์แก่ทุกประเทศร่วมกัน ดังนั้น การค้าระหว่างประเทศจึงเกิดขึ้นถือว่าการแบ่งงานกันทำระหว่างประเทศตามความชำนาญของประชาชน ทรัพยากรธรรมชาติและภูมิอากาศในแต่ละประเทศ ซึ่งเป็นการใช้ทรัพยากรของโลกให้เกิดประสิทธิภาพ ซึ่งการขนส่งระหว่างประเทศเกิดขึ้นพร้อมกับการค้าระหว่างประเทศ โดยเกิดขึ้นครั้งแรกตั้งแต่สมัยโรมัน โดยการขนส่งระหว่างประเทศที่มีชื่อเสียงแพร่หลายคือ เส้นทางสายไหม (Silk Road) ซึ่งเกิดขึ้นราว 200 ปี ก่อนคริสตกาล เป็นเส้นทางการค้าและการขนส่งที่สำคัญซึ่งเชื่อมโยงสี่แกนอารยธรรมที่สำคัญของโลก คือ กรีก โรมัน เปอร์เซีย จีน และอินเดีย พร้อมทั้งยังสร้างและกระตุ้นให้เกิดเมืองใหญ่ขึ้นตามเส้นทางค้าขาย เส้นทางสายไหมเฟื่องฟูสูงสุดในยุคของมองโกลในศตวรรษที่ 13 ต่อมาในช่วงต้นศตวรรษที่ 1920 เกิดปฏิวัติในแนวความคิดการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศเกิดขึ้นแพร่หลาย ทำให้การค้าระหว่างประเทศทั่วโลกเกิดอุปสรรคต่าง ๆ นานา ดังนั้น ในช่วงศตวรรษที่ 19 องค์การระหว่างประเทศทั้งหลายจึงมีแนวคิดริเริ่มจัดทำและตกลงร่วมกันในอนุสัญญาระหว่างประเทศและระดับภูมิภาคหลายฉบับเพื่อลดหรือขจัดอุปสรรคต่าง ๆ ที่มีอยู่และพยายามเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศมากขึ้นซึ่งถือว่าประสบความสำเร็จมากที่สุดคือภูมิภาคยุโรป

จากการศึกษาทำให้ทราบว่าพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์ด้านศุลกากรในการผ่านแดนสินค้าในประเทศไทยไว้พบปัญหาและความไม่เหมาะสมอยู่หลายประการ ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ปัญหาการกำหนดระยะเวลาในการนำสินค้าผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักร โดยที่ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 มาตรา 102 ได้กำหนดให้สินค้าผ่านแดนจะไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบที่จะต้องเสียอากร ก็ต่อเมื่อเป็นไปตามหลักเกณฑ์ 2 ประการ คือ (1) ผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนได้ยื่นใบขนสินค้าตามแบบ และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด (ตามมาตรา 102 วรรคหนึ่ง) และ (2) ผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนได้นำของผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรภายในกำหนด 30 วันนับแต่วันที่น่าเข้ามาในราชอาณาจักร (มาตรา 102 วรรคสอง) การที่มาตรา 102 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ได้กำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับระยะเวลาในการนำสินค้าผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักรว่า สินค้าผ่านแดนนั้นจะไม่อยู่ในความรับผิดชอบในการเสียค่าภาษีอากร หากได้นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในสามสิบวันนับแต่วันนำเข้ามาในราชอาณาจักร โดยกำหนดระยะเวลาไว้โดย

เคร่งครัด มิได้กำหนดหลักเกณฑ์ใดหรือให้อำนาจองค์กรฝ่ายบริการหรือกรมศุลกากรในการขยายระยะเวลาการผ่านแดนได้ ทำให้เกิดปัญหาในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัยทำให้ผู้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนไม่สามารถนำสินค้าผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรตามกำหนดระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้โดยเคร่งครัดได้ เช่น ในสถานการณ์ปัจจุบันซึ่งเกิดปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลนทั่วโลกจนถูกยกระดับเป็นวิกฤตโลจิสติกส์ทั่วโลกในปี 2564 ส่งผลกระทบระบบการขนส่งระหว่างประเทศอย่างรุนแรง ทั้งการเดินเรือที่ล่าช้ากว่ากำหนดการ (Delay) การถูกเปลี่ยนให้ใช้เรือลำถัดไป (Rollover) รวมถึงการถูกยกเลิก (Cancellation) ซึ่งมีผลกระทบต่อทำให้ผู้ส่งออกไม่สามารถส่งออกสินค้าตามระยะเวลาที่คาดการณ์ได้ ซึ่งผลกระทบดังกล่าวจะเกิดผลกระทบอย่างมากต่อผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักร เนื่องจากจะเกิดผลทางกฎหมายที่ค่อนข้างรุนแรงต่อสินค้าผ่านแดนที่นำเข้ามาเพื่อการผ่านแดน ทำให้การไม่สามารถนำของผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรภายในสามสิบวันนับแต่วันนำเข้ามาในราชอาณาจักร สินค้าผ่านแดนดังกล่าวจะตกเป็นของแผ่นดิน แม้เหตุที่ไม่สามารถนำสินค้าผ่านแดนออกไปได้จะเกิดจากเหตุสุดวิสัยก็ตาม นอกจากนี้การกำหนดระยะเวลาในการนำสินค้าผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรไว้โดยเคร่งครัด อาจทำให้เกิดปัญหาในกรณีที่ประเทศไทยต้องทำความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการผ่านแดนที่มีการข้ามแดนทางบกในอนาคต เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 102 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ได้ เนื่องจากประเทศคู่สัญญาที่จะทำความตกลงในกรณีดังกล่าวกับประเทศไทย อาจพิจารณากำหนดระยะเวลาในการผ่านแดนสินค้าตามความเหมาะสมกับประเทศของตนได้

ประการที่สองปัญหามาตรการจัดการกับสินค้าผ่านแดนซึ่งมิได้นำออกไปนอกราชอาณาจักรภายในระยะเวลาที่กำหนด สำหรับสินค้าที่ไม่มีลักษณะเป็นของอันพึงต้องรับตามกฎหมาย โดยที่ตามมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ได้กำหนดกรณีที่ดินค้าผ่านแดนที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งมิได้มีลักษณะเป็นสินค้าผ่านแดนอันพึงต้องรับ กล่าวคือ เป็นสินค้าผ่านแดนที่มีใช้สินค้าที่ต้องห้ามหรือต้องจำกัดหรือขออนุญาตในการนำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อการผ่านแดน หรืออาจเป็นกรณีที่สินค้าต้องได้รับอนุญาตในการนำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อการผ่านแดนแต่ผู้นำของผ่านแดนเข้ามาได้รับอนุญาตโดยถูกต้องแล้ว ว่าหากผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนไม่นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในระยะเวลาตามมาตรา 102 วรรคสอง ให้ของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน ทำให้เกิดเป็นช่องว่างของกฎหมายที่จะทำให้ผู้ประกอบการที่ไม่สุจริตที่มีเจตนาต้องการนำของหรือสินค้าเข้ามาทั้งในประเทศไทย เช่น ขยะอิเล็กทรอนิกส์ ของเสีย หรือของอันตราย เข้ามาทั้งในประเทศไทยได้ง่ายและโดยถูกกฎหมาย โดยใช้วิธีการขออนุญาตโดยถูกต้องตามกฎหมายในการนำสินค้าผ่านแดนเข้ามาในราชอาณาจักร แต่ไม่มีเจตนาจะนำผ่านแดนออกไป ซึ่งเมื่อครบกำหนดระยะเวลาในการผ่านแดนตามที่กฎหมายกำหนดแล้วผู้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนไม่นำสินค้าผ่านแดนออกไป สินค้าดังกล่าวก็จะตกเป็นของแผ่นดินและจะตกอยู่ในประเทศไทย ซึ่งจะส่งผลให้เกิดผล

กระทบต่อประเทศในด้านมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมและด้านสุขอนามัยของประชาชน ทั้งยังเป็นการสร้างภาระแก่รัฐในการกำจัดของเสียอันตรายเหล่านั้น

ประการที่สามปัญหาการเสียอากรกับสินค้าผ่านแดนที่ขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นนำเข้า โดยที่มาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ได้กำหนดให้ภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดให้สินค้าผ่านแดนยังเก็บรักษาอยู่ในราชอาณาจักรเพื่อรอการส่งสินค้าผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรได้นั้น ผู้นำของผ่านแดนเข้ามาอาจขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการเป็นการนำเข้าเพื่อใช้หรือจำหน่ายในราชอาณาจักรได้ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวมีวัตถุประสงค์โดยคำนึงถึงเหตุผลในทางการค้าหรือการอำนวยความสะดวกในทางการค้าเป็นหลัก แต่อย่างไรก็ตาม ผู้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนดังกล่าวมีหน้าที่ต้องเสียอากรตามพระราชบัญญัติศุลกากร โดยการคำนวณค่าภาษีอากรกรณีที่ผู้นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อการผ่านแดนและต่อมาได้มีการขอเปลี่ยนการผ่านแดนพิธีการศุลกากรเป็นการนำเข้าภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด ตามมาตรา 14(3) แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ได้กำหนดให้ต้องคำนวณอากรตามสภาพแห่งของ ราคาศุลกากร และพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่ผู้นำของเข้ามาในราชอาณาจักร ซึ่งการขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับของผ่านแดนจากการผ่านแดนเป็นการนำเข้าในกรณีเช่นนี้จะเกิดปัญหาในการจัดเก็บอากรสำหรับสินค้าผ่านแดนที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรในกรณีที่ ทำที่มีการนำเข้ามา (Port of Discharge) กับท่าที่มีชื่อส่งของถึง (Place of Delivery) เป็นคนละท่ากันจึงทำให้เกิดปัญหาในการตีความบทบัญญัติมาตรา 14(3) แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ว่าหมายถึงเวลาใดระหว่างเวลาที่สินค้านำเข้ามาถึงเขตท่าที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ (Port of discharge) หรือท่าที่มีชื่อส่งของถึง (Place of Delivery) ซึ่งเป็นท่าที่ผู้นำของผ่านแดนเข้ามาสามารถเริ่มต้นปฏิบัติพิธีการทางศุลกากรได้ เนื่องจากการคำนวณค่าอากรจากสภาพ พิกัด และอัตราศุลกากร ของสินค้าในเวลาที่แตกต่างกันอาจทำให้ค่าอากรของสินค้านำเข้าแตกต่างกันได้ อาจทำให้เกิดปัญหาการตีความที่ขัดแย้งกันระหว่างพนักงานศุลกากรกับผู้ประกอบการเจ้าของสินค้าในการคำนวณค่าภาษีอากรของสินค้านำเข้าดังกล่าว หรือแม้กระทั่งพนักงานศุลกากรซึ่งมีหน้าที่จัดเก็บอากรอาจตีความแตกต่างกัน ทำให้การจัดเก็บอากรกับสินค้าในกรณีเช่นนี้สำหรับสินค้าชนิดเดียวกัน นำเข้ามาในเวลาเดียวกัน อาจคำนวณค่าอากรแตกต่างกันได้ ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติพิธีการทางศุลกากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ประการที่สี่ปัญหาการเก็บ (Storage) และรวบรวมสินค้าผ่านแดน (Cargo Consolidation) เพื่อรอการส่งออก โดยที่ ตามมาตรา 102 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ให้สิทธิในการเก็บรักษาสินค้าผ่านแดนในราชอาณาจักรเพื่อรอการส่งออกได้เป็นระยะเวลา 30 วันนับแต่วันนำเข้ามาในราชอาณาจักร ซึ่งระยะเวลาดังกล่าวนั้นเพื่อประโยชน์กับผู้ประกอบการสินค้าผ่านแดนในการจัดหาเที่ยวหรือระวางยานพาหนะเพื่อส่งออกสินค้าต่อไป หรือเพื่อรอการรวบรวมสินค้าผ่านแดนรายย่อยเพื่อประโยชน์ในการจัดส่งสินค้าในคาร์โกเดียวกันเพื่อลดต้นทุนของผู้ประกอบการ แต่อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันการเก็บรักษาสินค้า

ผ่านแดนเพื่อรอการส่งออกนั้น ผู้ประกอบการสินค้าผ่านแดนสามารถเก็บได้เฉพาะภายในเขตท่าเรือ หรือ สนามบิน ที่นำเข้ามาเท่านั้น เนื่องจากพระราชบัญญัติศุลกากรยังมิได้กำหนดให้สินค้าผ่านแดนสามารถอยู่ภายในอารักขาศุลกากรนอกเขตท่าเรือหรือสนามบินได้ ซึ่งทำให้เกิดภาระต่อภาครัฐและภาคเอกชนหลายประการ ทั้งในเรื่องของความแออัดของผู้สินค้าภายในบริเวณท่าเรือหรือสนามบิน หรือเป็นการต้นทุนของผู้ประกอบการเนื่องจากการเก็บรักษาผู้สินค้าภายในเขตท่าเรือหรือสนามบินนั้นจะมีค่าบริการของท่าเรือหรือสนามบินค่อนข้างสูง ซึ่งจะมีผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

จากการศึกษาค้นคว้าปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการผ่านแดนสินค้าตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ผู้ศึกษาพบว่า มีข้อเสนอแนะ คือ

1. ควรแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา 102 วรรคหนึ่ง และวรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 จากเดิม

“ผู้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำออกนอกราชอาณาจักรให้ยื่นใบขนสินค้าตามแบบ และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

ของตามวรรคหนึ่งไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบที่จะต้องเสียอากร หากได้ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง และได้นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในสามสิบวันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร”

แก้ไขเพิ่มเติมเป็น

“ผู้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำออกนอกราชอาณาจักรให้ยื่นใบขนสินค้าตามแบบ และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข และระยะเวลาในการนำของออกไปนอกราชอาณาจักรตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ของตามวรรคหนึ่งไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบที่จะต้องเสียอากร หากได้ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง แต่อธิบดีอาจขยายระยะเวลาในการนำของออกไปนอกราชอาณาจักรได้ตามที่เห็นสมควร”

2. ควรแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 จากเดิม

“ในกรณีที่ผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำไม่นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในระยะเวลาตามมาตรา ๑๐๒ วรรคสอง หรือขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นการนำเข้าและได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว แต่ไม่เสียอากรหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้ของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

แก้ไขเพิ่มเติมเป็น

“ในกรณีที่ผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำไม่นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในระยะเวลาตามมาตรา ๑๐๒ วรรคสอง หรือขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นการนำเข้าและได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว แต่ไม่เสียอากรหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร

ภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าของนั้นเป็นของตกค้าง และให้นำบทบัญญัติว่าด้วยของตกค้างตามพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับ

3. ควรแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา 14(3) แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดเก็บอากรสำหรับการนำเข้าทั่วไป ซึ่งกำหนดให้ความรับผิดชอบในการเกิดขึ้นเมื่อเรือมาถึงท่าที่มีชื่อส่งของถึง จากเดิม

“(3) กรณีของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นของเพื่อการผ่านแดนหรือเพื่อการถ่ายลำและต่อมามีการขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นของนำเข้าภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในมาตรา 102 วรรคสอง ให้คำนวณอากรตามสภาพแห่งของ ราคาศุลกากร และพิกัดอัตราศุลกากรในเวลาที่นำของนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร

แก้ไขเพิ่มเติมเป็น

“กรณีของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นของเพื่อการผ่านแดนหรือเพื่อการถ่ายลำและต่อมามีการขอเปลี่ยนการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นของนำเข้าภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในมาตรา 102 วรรคสอง ให้คำนวณอากรตามสภาพแห่งของ ราคาศุลกากร และพิกัดอัตราศุลกากรในเวลาที่นำของนั้นเข้ามาถึงเขตท่าที่จะขนถ่ายของขึ้นจากเรือหรือท่าที่มีชื่อส่งของถึง”

4. ควรแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 111 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 จากเดิม

“การจัดตั้งโรงพักสินค้าให้ดำเนินการได้เพื่อเป็นสถานที่สำหรับตรวจ เก็บ หรือตรวจปล่อยของนำเข้าหรือของส่งออกที่ยังมิได้เสียอากร”

แก้ไขเพิ่มเติมเป็น

“การจัดตั้งโรงพักสินค้าให้ดำเนินการได้เพื่อเป็นสถานที่สำหรับตรวจ เก็บ หรือตรวจปล่อยของนำเข้าหรือของส่งออก ที่ยังมิได้เสียอากร และของผ่านแดนภายในกำหนดระยะเวลาที่กำหนดไว้เพื่อการส่งออก”

เอกสารอ้างอิง

จารุประภา รักพงษ์. กฎหมายแห่งองค์การการค้าโลก การตีความและวิเคราะห์บทบัญญัติสำคัญ. พิมพ์ครั้งที่

2. ปทุมธานี โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560.

จุมพต สายสุนทร. กฎหมายระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2554.

หนังสือสัญญาระหว่างประเทศที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภา .กรุงเทพมหานคร : บริษัท มิสเตอร์ ก๊อบบี้ จำกัด, 2553.

ทัชชมัย ทองอุไร. กฎหมายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ : GATT และ WTO : บททั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 4.

กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เดือนตุลา, 2556.

ไพฑูริศ เอกจริยกร. คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ. พิมพ์ครั้งที่ 1.

กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550.

