



ข้อเสนอแนะ

ในการปรับปรุงแก้ไขประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๖/๒๕๖๑ เรื่อง "การกำหนดมูลค่าของรายการ ค่าประกันภัย ค่าขนส่งของ ค่าขนของลง ค่าขนของขึ้น หรือค่าจัดการต่าง ๆ" ลงวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๑

การกำหนดราคาศุลกากร เป็นหนึ่งในกระบวนการสำคัญเพื่อให้ได้มาซึ่ง “ราคาศุลกากร (Customs Value)” เพื่อนำไปใช้เป็นฐานในการคำนวณอากรที่ต้องจัดเก็บจากการนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ โดยในส่วนของกระบวนการนำเข้า กรมศุลกากรได้กำหนดความหมายของ “ราคาศุลกากร” ไว้ในมาตรา ๑๖(๑) แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ ว่าหมายถึง ราคาแห่งของเพื่อความมุ่งหมายในการจัดเก็บอากรตามราคาอย่างใดอย่างหนึ่ง อันได้แก่ ราคาซื้อขายของที่นำเข้า ราคาซื้อขายของที่เหมือนกัน ราคาซื้อขายของที่คล้ายกัน ราคาหักทอน ราคาคำนวณหรือราคาย้อนกลับ โดยจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขตามกฎหมายกระทรวงที่กำหนดและการใช้ราคาศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ รวมทั้ง

ได้กำหนดไว้ในมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ ให้ต้องนำค่าประกันภัย ค่าขนส่งของ ค่าขนของลง ค่าขนของขึ้น และค่าจัดการต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งของที่นำเข้ามาฝั่งด่านศุลกากรมารวมไว้ในราคาศุลกากร โดยหากไม่มีมูลค่าของรายการ ค่าประกันภัย หรือค่าขนส่งของ หรือไม่มีค่าขนของลง ค่าขนของขึ้น และค่าจัดการต่าง ๆ ให้กำหนดมูลค่าดังกล่าวตามที่อธิบดีประกาศกำหนด ได้แก่ ประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๖/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๑ และ ที่ ๒๒๓/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ ซึ่งมีการอ้างอิงถึงข้อตกลงการส่งมอบของในทางการค้าระหว่างประเทศ หรือ INCOTERMS (International Commercial Terms) เช่น EXW, FCA, FAS, FOB, CIF และ DDP ด้วย

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากรูปแบบของการค้าระหว่างประเทศและการส่งมอบสินค้าระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ดังนั้น ผู้เขียนจึงได้จัดทำบทความฉบับนี้เพื่อเผยแพร่ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๖/๒๕๖๑ ซึ่งมี INCOTERMS ปรากฏอยู่ในประกาศและแนบท้ายประกาศ โดยประกอบด้วยข้อเสนอแนะในการออกประกาศฉบับใหม่เกี่ยวกับ "การกำหนดมูลค่าของรายการ ค่าประกันภัย ค่าขนส่งของ ค่าขนของลง ค่าขนของขึ้น หรือค่าจัดการต่าง ๆ" เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะของการค้าระหว่างประเทศที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอและเพื่อสร้างความเป็นธรรมในการค้าระหว่างประเทศ ดังนี้



ข้อเสนอแนะที่ ๑: กรมศุลกากรควรออกประกาศโดยไม่ต้องนำ INCOTERMS มาเป็นแนบท้ายประกาศ เนื่องจาก

(๑) INCOTERMS เป็นข้อตกลงการส่งมอบของในทางการค้าระหว่างประเทศที่กำหนดขึ้นโดยหอการค้านานาชาติ หรือ ICC (International Chamber of Commerce) เพื่อให้เกิดความเข้าใจในหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย โดยมีการสงวนลิขสิทธิ์ไว้ตามกฎหมาย มิใช่ข้อตกลงที่กำหนดขึ้นโดยกรมศุลกากรแต่อย่างใด

(๒) ICC จะปรับปรุงและออก INCOTERMS ฉบับใหม่ทุก ๑๐ ปี เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบทางการค้าที่มีพัฒนาการอยู่เสมอ โดยไม่ได้ยกเลิก INCOTERMS ฉบับก่อนหน้า และคู่สัญญาสามารถเลือกใช้ INCOTERMS ฉบับปีใดก็ได้ในการอ้างอิง ซึ่งอาจเป็นเหตุให้กรมศุลกากรจำเป็นต้องออกประกาศฉบับใหม่ทุกครั้ง เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของ INCOTERMS แม้ว่าสาระสำคัญในประกาศจะมิได้มีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ

(๓) INCOTERMS® 2020 ซึ่งเป็นฉบับล่าสุด มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓ มี ๔ กฎ จาก ๑๑ กฎ ได้แก่ FAS Free Alongside Ship, FOB Free on Board, CFR Cost and Freight และ CIF Cost, Insurance and Freight ที่ระบุในตอนท้ายว่า “กฎนี้ใช้สำหรับการขนส่งทางทะเลหรือทางลำน้ำในแผ่นดินเท่านั้น” ซึ่งหากกรมศุลกากรยังคงนำ INCOTERMS มาเป็นแนบท้ายประกาศ อาจก่อให้เกิดปัญหาการตีความได้

- ข้อดี:** (๑) ช่วยป้องกันปัญหาการตีความประกาศของกรมศุลกากร กับ INCOTERMS ของ ICC
- (๒) ทำให้ประกาศของกรมศุลกากรมีความเป็นอิสระ ไม่มีความจำเป็นต้องออกประกาศ ฉบับใหม่ทุกครั้ง ที่ INCOTERMS มีการเปลี่ยนแปลง



ข้อเสนอแนะที่ ๒: กรมศุลกากรควรออกประกาศโดยใช้ถ้อยคำที่สอดคล้องกับพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ เช่น ให้ใช้ถ้อยคำว่า “ราคาของที่ไม่รวมค่าขนส่งของและค่าประกันภัยที่เกิดขึ้นภายหลังการส่งออกจากประเทศต้นทางมายังด่านศุลกากร” แทนคำว่า “ราคา FOB” เนื่องจากในพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ ไม่ปรากฏคำว่า CIF และ FOB แต่อย่างใด



ข้อดี: ทำให้ประกาศของกรมศุลกากรมีความเป็นอิสระ ไม่ว่าในอนาคต รายละเอียดของขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายภายใต้กฎ CIF หรือ FOB จะแตกต่างจากปัจจุบันหรือไม่ อย่างไร กรมศุลกากรก็ไม่ต้องออกประกาศฉบับใหม่ทุกครั้งเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว



ข้อเสียของข้อเสนอแนะที่ ๑ และ ๒: การออกประกาศฉบับใหม่ตามข้อเสนอแนะที่ ๑ และ ๒ ข้างต้น อาจส่งผลให้เจ้าหน้าที่กรมศุลกากรมีความยุ่งยากในขณะปฏิบัติงาน อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนเห็นว่าสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้โดยการจัดทำเอกสารสรุปสาระสำคัญของ INCOTERMS ฉบับล่าสุด (ณ ปัจจุบันคือฉบับปี ค.ศ. ๒๐๒๐) และนำออกเผยแพร่ในช่องทางออนไลน์ของกรมศุลกากร เช่น Intranet และ Internet เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถเข้าถึงข้อมูลได้โดยสะดวก รวมทั้งจัดให้มีการบรรยายเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับประกาศฉบับใหม่ให้แก่เจ้าหน้าที่และผู้นำของเข้า เพื่อให้มีความเข้าใจตรงกันและสามารถปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

ข้อเสนอแนะที่ ๓: กรมศุลกากรควรออกประกาศโดยกำหนดให้หักค่าใช้จ่ายรายการที่เกินจากที่กฎหมายกำหนด ออกจากราคาของ ก่อนนำไปใช้เป็นฐานในการกำหนดค่าประกันภัย (Insurance) และค่าขนส่งของ (Freight) เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้นำของเข้า โดยควรกำหนดให้ดำเนินการได้เฉพาะกรณีที่สามารถแยกค่าใช้จ่ายดังกล่าวออกจากราคาของได้อย่างชัดเจน ทั้งนี้เนื่องจากในบางกรณีผู้ซื้อและผู้ขายอาจตกลงซื้อขายกันภายใต้ข้อตกลงการส่งมอบฯ ซึ่งได้รวมค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นภายหลังจากการนำเข้าสำเร็จ เช่น ค่าขนส่งภายหลังจากการนำเข้าสำเร็จ ค่าภาษีและอากรเนื่องจากการนำเข้า ไว้ด้วยแล้ว เช่น DDP (Delivered Duty Paid) แต่ยังไม่มีการประกันภัยหรือไม่มีการหลักฐานการจ่ายค่าประกันภัย



ข้อดี: นอกจากจะทำให้กระบวนการกำหนดราคาศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดมูลค่าของรายการค่าประกันภัย ค่าขนส่งของ ค่าขนของลง ค่าขนของขึ้น หรือค่าจัดการต่าง ๆ มีความเป็นธรรมมากขึ้นแล้ว ยังสามารถช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้นำของเข้า รวมทั้งเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่กรมศุลกากรได้อีกทางหนึ่งด้วย

กล่าวโดยสรุป ผู้เขียนมีความเห็นว่าการปรับปรุงแก้ไขประกาศกรมศุลกากรที่ ๑๖/๒๕๖๑ เรื่อง "การกำหนดมูลค่าของรายการค่าประกันภัย ค่าขนส่งของ ค่าขนของลง ค่าขนของขึ้น หรือค่าจัดการต่าง ๆ" ลงวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๑ เป็นสิ่งที่กรมศุลกากรควรพิจารณาดำเนินการ เพื่อให้กระบวนการกำหนดราคาศุลกากรมีความเป็นธรรมต่อผู้นำของเข้ามากขึ้น และเพื่อช่วยป้องกันและลดปัญหาการตีความที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต รวมทั้งเพื่อให้กรมศุลกากรสามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

@@@

นางสาวพรพรรณ กิจพาณิชย์
ผู้อำนวยการส่วนมาตรฐานราคาศุลกากร ๒
กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กรมศุลกากร
๒๐ มกราคม ๒๕๖๘

