



ข้อควรรู้เกี่ยวกับการนำเข้า ของเร่งด่วน (Air Courier)

โดย นายเสรี โชคเชาว์วรรณ

นักวิชาการศุลกากรชำนาญการพิเศษ

รักษาการในตำแหน่งผู้เชี่ยวชาญด้าน

เทคนิคการตรวจสอบผู้โดยสาร

ในปัจจุบันการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศจัดเป็นนิติกรรมสัญญาทางแพ่งที่ก่อให้เกิดนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่ง (ทั้งที่เป็นผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง) กับคนโดยสาร สำหรับกรณีการรับขนคนโดยสารหรือกับผู้ตราส่งรวมถึงผู้รับตราส่ง สำหรับกรณีการรับขนของ โดยอยู่ในบังคับต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ จากเดิมที่อยู่ในบังคับต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ เอกเทศสัญญา ลักษณะ ๘ ว่าด้วยสัญญารับขน ซึ่งตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว มีบทบัญญัติว่าด้วยลักษณะการรับขน แบ่งออกได้เป็น ๒ หมวดสำคัญ คือ

- หมวด ๑ ว่าด้วยการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ ซึ่งผู้ขนส่ง หมายถึง บริษัทสายการบินจะต้องทำการออกเอกสารการรับขน (บัตรโดยสาร) แก่คนโดยสารพร้อมป้ายกำกับสัมภาระลงทะเบียนที่ผู้โดยสารส่งมอบให้ดูแลรักษาระหว่างการเดินทาง (หากมี) และ
- หมวด ๒ ว่าด้วยการรับขนของ ซึ่งคู่สัญญาต้องมีการออกใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Airway Bill) หรือใบรับของไว้เป็นหลักฐานในการทำนิติกรรมสัญญาดังกล่าวด้วย



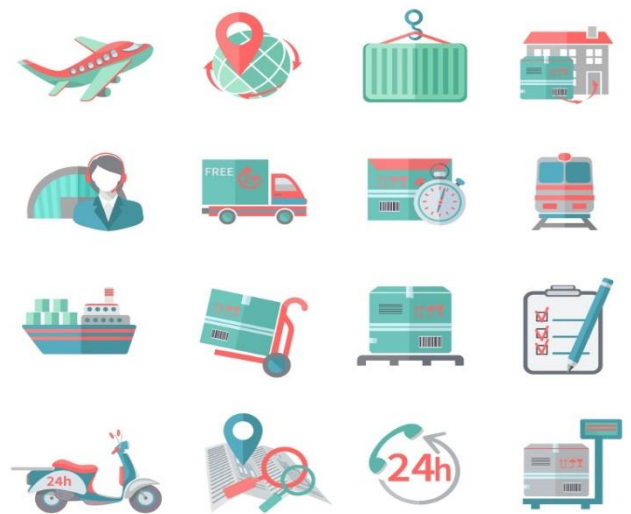
นอกจากอยู่ในบังคับต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ขึ้นต้นแล้ว ในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศนั้น บริษัทสายการบินซึ่งเป็นผู้รับขนส่ง รวมถึงผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ควบคุมอากาศยาน ยังมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องอีกด้วย อาทิ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งบทบัญญัติแห่งกฎหมายทั้งสองฉบับมีการกำหนดความรับผิดชอบและโทษในทางอาญาไว้อย่างชัดเจน อาทิ การจัดทำและให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารและบัญชีแสดงรายการสินค้าที่อากาศยานนั้นรับบรรทุกไว้ประจำอากาศยาน และมีหน้าที่เก็บรักษาบัญชี การบันทึกรายการในบัญชีให้ถูกต้องครบถ้วน ตรงตามความเป็นจริงตามบทบัญญัติมาตรา ๑๖ และมาตรา ๑๖/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ รวมทั้งหน้าที่ในการรายงานอากาศยานออกและรายงานอากาศยานเข้า พร้อมการยื่นบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสาร (Passenger Manifest) และการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน (Air Cargo Manifest) ต่อพนักงานศุลกากรประจำสนามบินที่เป็นด้านศุลกากรเพื่อตรวจสอบ ตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่อธิบดีกรมศุลกากรประกาศกำหนดตามบทบัญญัติมาตรา ๔๔ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ ดังนั้น หากบริษัทสายการบินซึ่งเป็นผู้รับขนส่ง รวมถึงผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ควบคุมอากาศยานฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทั้งสองฉบับที่กล่าวข้างต้น ถือเป็นการกระทำความผิดและอาจได้รับโทษทางอาญาตามที่กฎหมายนั้น ๆ กำหนดไว้ด้วย



ทั้งนี้ กรมศุลกากรได้มีการออกประกาศกรมศุลกากรที่ ๑๓๔ /๒๕๖๑ เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ ลงวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ส่วนที่ ๒ ว่าด้วยการรายงานอากาศยานเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน กำหนดให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจัดทำข้อมูลการรายงานอากาศยานเข้าและการขอเปิดระวางอากาศยานพร้อมจัดทำข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน (Air Cargo Manifest : AMAN) และข้อมูลใบตราส่งสินค้าสำหรับอากาศยาน (Airway Bill : ABIL) ภายในหนึ่งชั่วโมงหลังจากอากาศยานออกจากสนามบินต้นทางและส่งข้อมูลดังกล่าวทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร รวมทั้งการยื่นบัญชีรายชื่อผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศสำหรับอากาศยานที่มีผู้โดยสาร โดยให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจจะต้องจัดทำและยื่นบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศ (Passenger Manifest) ต่อพนักงานศุลกากรประจำสนามบินที่เป็นด้านศุลกากรในเวลาเดียวกับที่รายงานอากาศยานเข้า หรือจัดส่งข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้าซึ่งได้กระทำในรูปแบบของอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบข้อมูลตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า (Advance Passenger Processing System : APPS) หลังจากผู้โดยสารขึ้นเครื่องบินเรียบร้อยแล้ว (Flight Closed) โดยให้ถือว่าเป็นการดำเนินการยื่นบัญชีรายชื่อผู้โดยสารทางเอกสารแล้ว เพื่อให้สอดคล้องกับการออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ฉบับที่ ๘๗) ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกเพื่อตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า ลงวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๕๕ (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๕๖) ประกอบกับประกาศกรมศุลกากรที่ ๔๓/๒๕๖๑ เรื่อง กำหนดรายการข้อมูลสำหรับฐานข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสาร (Passenger Name Record : PNR) เพื่อใช้ในการรายงานอากาศยานทางอิเล็กทรอนิกส์ ลงวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑ ซึ่งกำหนดให้เจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศดังกล่าวจัดเก็บข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า และรายการข้อมูลสำหรับฐานข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสาร (PNR) รวม ๑๓ รายการ ซึ่งรวมถึงข้อมูลสัมภาระที่ผู้โดยสารนำพาติดตัวในทุกเที่ยวบินและนำส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ไปยังระบบ APPS

สำหรับการประกอบธุรกิจรับขนส่งของเร่งด่วนทางอากาศระหว่างประเทศนั้น ถือเป็นส่วนหนึ่งของการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ที่มีลักษณะเป็นการรับขนส่งของที่มีขนาดเล็ก ปริมาณไม่มาก หรือมีน้ำหนักน้อย ซึ่งดำเนินการโดยผู้ประกอบการขนส่งภาคเอกชนที่รู้จักกันในนาม “ผู้รับขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ (Air Courier)” การรับขนส่งของเร่งด่วนทางอากาศระหว่างประเทศดังกล่าวมีการดำเนินการในลักษณะทำนองเดียวกับการรับฝากส่งสินค้าทางไปรษณีย์อากาศระหว่างประเทศ ซึ่งดำเนินการโดยผู้รับขนส่งพัสดุไปรษณีย์อากาศระหว่างประเทศ (Air Parcel Post) ที่จะต้องเป็นสมาชิกของสหภาพไปรษณีย์สากล (Universal Postal Union : UPU) ซึ่งถือเป็นองค์กรหรือหน่วยงานของรัฐที่เป็นประเทศสมาชิก UPU ดังนั้น ในการรับขนส่งของเร่งด่วนทางอากาศระหว่างประเทศ จึงเป็นการทำนิติกรรมสัญญารับขนส่งของที่ต้องมีการออกใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Air Waybill) หรือใบรับของไว้เป็นหลักฐานเช่นกัน ระหว่างผู้รับขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ (Air Courier) ในฐานะ “ผู้รับขนส่ง” กับผู้ส่งสินค้า ที่มีฐานะเป็น “ผู้ตราส่ง” เพื่อให้บริการจัดส่งของจากประเทศต้นทางไปให้ถึงมือผู้รับปลายทาง ที่มีฐานะเป็น “ผู้รับตราส่ง” อย่างรวดเร็วภายในระยะเวลาที่ตกลงกำหนดกันไว้ ในรูปแบบ Door to Door กล่าวคือ ผู้รับขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ จะให้บริการไปรับของจากผู้ส่ง และรับผิดชอบการดำเนินการกระบวนการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการขนส่งของจนถึงมือผู้รับปลายทาง อาทิ การบรรจุหีบห่อ การจัดหาระวางบรรทุก รวมถึงการดำเนินพิธีการศุลกากรขาออก ณ ประเทศต้นทาง และการดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้าที่ประเทศปลายทาง ในฐานะเป็นผู้ทรงสิทธิครอบครองของที่รับขนนั้นในระหว่างการขนส่ง เพื่อนำของออกจากอารักขาของศุลกากร และจัดส่งสินค้าให้ถึงมือผู้รับอย่างเร่งด่วนโดยไม่จำเป็นต้องแจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบในเวลาที่ของได้ถูกขนส่งมาถึงเมืองท่าปลายทางแล้ว จึงมีความแตกต่างจากการทำนิติกรรมสัญญารับขนส่งของทางอากาศระหว่างประเทศตามปกติทั่วไป ที่ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องแจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบเมื่อได้ขนของนั้นมาถึงเมืองท่าปลายทางแล้ว เพื่อทำการเวนคืนใบตราส่งสินค้าทางอากาศ และส่งมอบใบปล่อยสินค้า (Delivery Order) ให้แก่ผู้รับตราส่งเพื่อนำไปประกอบการดำเนินพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยและนำของออกจากอารักขาของศุลกากรต่อไป

ทั้งนี้ ในการรับขนส่งของเร่งด่วนทางอากาศระหว่างประเทศนั้น ผู้ประกอบการขนส่งของเร่งด่วนส่วนใหญ่ จะเรียกเก็บค่าบริการแบบเหมาจ่าย (All In One) ซึ่งรวมถึงค่าภาษีอากรทั้งขาออกและขาเข้าด้วย (หากมี) ดังนั้น ในการรับขนส่งของเร่งด่วนดังกล่าว ผู้ประกอบการขนส่งของเร่งด่วนจึงย่อมมีความจำเป็นจะต้องกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ส่งสินค้าแจ้งและรับรองรายละเอียดของรายการสินค้าที่แสดงในใบตราส่ง Air Waybill ให้ถูกต้อง อาทิ ชนิดหรือประเภทของ ปริมาณ และราคา เพื่อใช้ในการคำนวณเรียกเก็บค่าบริการ ซึ่งการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าว สอดคล้องกับบทบัญญัติมาตรา ๒๖ และมาตรา ๓๐ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่กำหนดว่าผู้ส่งของจากประเทศต้นทาง ในฐานะ “ผู้ตราส่ง” อาจถูกเรียกให้ส่งเอกสารแสดงถึงสภาพแห่งของที่ต้องใช้ในการปฏิบัติพิธีการทางศุลกากร ทั้งยังต้องรับผิดชอบในความถูกต้องของรายการและข้อความเกี่ยวกับของที่ตนเองได้ระบุไว้ในใบตราส่งหรือได้ให้ไว้แก่ผู้ขนส่งเพื่อระบุไว้ในใบรับของนั้นด้วย ดังนั้น โดยปกติทั่วไปแล้ว Air Courier ย่อมจะต้องทราบรายละเอียดเกี่ยวกับของเร่งด่วนขาเข้าที่รับขนส่งที่ต้องใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากรทั้งขาออกและขาเข้าอยู่ก่อนแล้ว ในการดำเนินพิธีการศุลกากรของ Air Courier ในฐานะผู้นำเข้าแทนผู้รับตราส่ง จึงมีส่วนได้ส่วนเสียในการเสียภาษีอากรสำหรับของเร่งด่วนนั้น ๆ ให้แก่รัฐโดยตรง ซึ่งมักจะพบการแสดงรายการสินค้าเกี่ยวกับชนิด ปริมาณ และราคาไม่ถูกต้อง หรือไม่บริบูรณ์ อยู่บ่อยครั้ง





รูปแบบหรือช่องทางการขนส่งของเร่งด่วนขาเข้าทางอากาศระหว่างประเทศของประเทศไทยที่ผ่านมา แบ่งออกได้เป็น ๒ ลักษณะ กล่าวคือ

(๑) กรณีการนำเข้าของเร่งด่วนโดยไม่มีผู้โดยสารนำพา (Express Handling Unit : EHU) หมายถึง การนำเข้าในลักษณะที่เป็น Cargo โดย Air Courier จะทำการรวบรวมของเร่งด่วนจากผู้ส่งสินค้าจากประเทศต้นทางแต่ละรายที่ได้ทำสัญญารับขนส่งทวดแรกไว้แล้ว และดำเนินการจัดท่า/ซื้อระวางบรรทุกจากบริษัทสายการบินโดยตรง หรือจาก Freight Forwarder เพื่อให้รับขนส่งของเร่งด่วนนั้น ๆ ไปยังประเทศปลายทาง (หรือ Air Courier รายนั้นอาจจะทำหน้าที่เป็น Freight Forwarder เสียเองก็ได้) โดยจะทำสัญญารับขนส่งของอีกทอดกับบริษัทสายการบินหรือตัวแทน ซึ่งจะมีการออกเอกสารใบตราส่งสินค้าทางอากาศหลัก (Master Air Waybill : MAWB) ที่ออกโดยบริษัทสายการบิน และใบตราส่งสินค้าทางอากาศบ้าน (House Air Waybill : HAWB) ที่ Freight Forwarder เป็นผู้ออก ซึ่ง MAWB หรือ HAWB ดังกล่าวจะระบุชื่อของ Air Courier ต้นทาง อยู่ในฐานะเป็นผู้ตราส่ง และระบุชื่อของ Air Courier ปลายทางเป็นผู้รับตราส่ง การนำเข้าของเร่งด่วนลักษณะนี้ จึงถูกเรียกเก็บค่าธรรมเนียม เช่นเดียวกับของ Cargo ทั่วไป ตามอัตราค่าธรรมเนียมที่สมาคมขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ (International Transport Association : IATA) กำหนด รวมทั้งจะต้องมีการดำเนินการพิธีการศุลกากรขาออกที่ประเทศต้นทางให้แล้วเสร็จก่อนส่งมอบของให้สายการบินทำการรับบรรทุกลงในอากาศยาน ดังนั้นเมื่ออากาศยานได้รับบรรทุกของเร่งด่วนดังกล่าวไว้แล้ว ผู้ดำเนินการเดินอากาศยานจะต้องจัดทำและแสดงรายการของนั้นไว้ในบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน (Air Cargo Manifest) ประจำอากาศยานเพื่อให้เจ้าพนักงานตรวจสอบประกอบการออกใบปล่อยอากาศยานให้ออกเดินทางไปจากท่าอากาศยานต้นทางได้ และเมื่ออากาศยานเดินทางถึงท่าอากาศยานประเทศปลายทาง ผู้ควบคุมอากาศยานนั้นหรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจมีหน้าที่ต้องจัดทำรายงานอากาศเข้าพร้อมยื่น Air Cargo Manifest ต่อพนักงานศุลกากรประจำสนามบินที่เป็นด่านศุลกากรตามที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น จึงจะสามารถนำของนั้นเข้าเก็บรักษาในคลังสินค้าอนุญาติและส่งมอบให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนปลายทางในฐานะผู้รับตราส่งดำเนินการพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยโดยเร่งด่วน

(๒) กรณีการนำเข้าที่มีผู้โดยสารนำพาติดตัวเข้ามาในลักษณะเร่งด่วน (On Board Courier : OBC) มีลักษณะวิธีการรับขนโดยผู้ประกอบการรับขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ (Air Courier) จะทำการรวบรวมของเร่งด่วนจากผู้ส่งประเทศต้นทางแล้วนำไปบรรจุในถุงเร่งด่วน พร้อมส่งมอบให้ผู้โดยสารที่มีบัตรโดยสารเดินทางนำไปแสดงต่อพนักงานสายการบิน ในขณะที่ Check In ซึ่งถุงเร่งด่วนนั้นอาจมีสถานะเป็นได้ทั้งในรูปแบบสัมภาระไม่ลงทะเบียน ซึ่งเป็นของผู้โดยสารถือติดตัวขึ้นเครื่องได้ตามจำนวน ขนาด และน้ำหนักตามเงื่อนไขที่สายการบินอนุญาต และในรูปแบบสัมภาระลงทะเบียนของผู้โดยสารที่ส่งมอบให้สายการบินดูแลรักษาเก็บไว้ใต้ท้องเครื่องบินระหว่างการเดินทาง หากเป็นสัมภาระลงทะเบียนที่มีจำนวน น้ำหนักเกินกว่าที่สายการบินอนุญาตตามเงื่อนไขของประเภทบัตรที่นั่งโดยสาร จะถูกเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการรับฝากสัมภาระในส่วนนั้นเพิ่มขึ้นตามอัตราค่าธรรมเนียมที่สายการบินนั้น ๆ กำหนด ดังนั้นการรับขนส่งของเร่งด่วนในลักษณะนี้ สายการบินจะไม่ได้ออกใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Air Waybill) และไม่ได้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมบรรทุก ตามอัตราที่ IATA กำหนดแต่อย่างใด เนื่องจากไม่ใช่ของที่สายการบินรับขนส่งเหมือนกับของเร่งด่วนในลักษณะที่เป็น Cargo และเมื่ออากาศยานเดินทางถึงเมืองท่าปลายทางโดยสายการบินหรือผู้ควบคุมอากาศยานได้จัดเก็บข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า และรายการข้อมูลสำหรับฐานข้อมูลการเดินทาง ในทุกเที่ยวบิน (ฐานข้อมูล PNR) และนำส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ไปยังระบบ APPS ทางอิเล็กทรอนิกส์ล่วงหน้าไว้แล้วเท่านั้น เนื่องจากไม่ใช่ของที่สายการบินรับขนส่งเหมือนกับของเร่งด่วนในลักษณะที่เป็น Cargo ในกรณีนี้ผู้โดยสารที่นำสัมภาระลงทะเบียนติดตัวเข้ามา จะมีฐานะเป็นผู้ทรงสิทธิครอบครองในสัมภาระลงทะเบียนนั้นทันทีที่ได้รับมอบคืนจากสายการบินภายในห้องโถงผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศ จึงเป็นผู้นำของเข้าตามกฎหมายศุลกากรทันทีและสามารถส่งมอบถุงเร่งด่วนนั้นให้แก่ผู้รับขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศประเทศปลายทางหรือตัวแทน นำไปดำเนินการพิธีการศุลกากรต่อไปได้ จึงเห็นได้ว่าการนำเข้าของเร่งด่วนในลักษณะเร่งด่วน (Courier) ที่มีผู้โดยสารนำพาติดตัวจะมีขั้นตอนและใช้ระยะเวลาในการดำเนินการน้อยกว่า ทั้งยังเป็นช่องทางการนำเข้าที่สามารถขนส่งของถึงมือผู้รับปลายทางได้โดยสะดวกและรวดเร็วกว่าการนำเข้าของเร่งด่วนในลักษณะเป็น Cargo ที่ไม่มีผู้โดยสารนำพาติดตัว

นอกจากข้อควรรู้ในส่วนที่ได้กล่าวถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ควบคุมอากาศยานหรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจที่จะต้องจัดทำและรายงานอากาศยานเข้าการขึ้นหรือส่งข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับอากาศยาน (Air Cargo Manifest) และการขึ้นบัญชีรายชื่อผู้โดยสาร (Passenger Manifest) หรือส่งข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้าซึ่งได้กระทำในรูปแบบของอิเล็กทรอนิกส์ ผ่านระบบข้อมูลตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า (Advance Passenger Processing System : APPS ไปแล้วนั้น จะขอกล่าวถึงข้อควรรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยโดยริบตัวทันทีที่ของมาถึงท่าอากาศยานปลายทาง ซึ่งจะเป็นระเบียบปฏิบัติศุลกากรที่เรียบง่าย มีการลดหรือผ่อนปรนแตกต่างจากการปฏิบัติพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้านำเข้าปกติบางประการ เพื่อให้เหมาะสมหรือสอดคล้องกับรูปแบบการรับขนส่งของเร่งด่วนทางอากาศระหว่างประเทศ ที่เป็นการรับขนส่งของที่มีขนาดเล็ก มีปริมาณของ หรือน้ำหนักของแต่ละหีบห่อน้อยกว่าการรับขนส่งของทางอากาศระหว่างประเทศปกติทั่วไป อาทิ การอนุญาตให้รวมรายการสินค้าเหลือเพียงรายการเดียว โดยให้สำแดงชำระภาษีตามชนิดของรายการสินค้าที่จัดเข้าประเภทพิกัดที่มีอัตราอากรสูงสุดเพียงรายการเดียว หรือการให้ใช้ใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษเพียงฉบับเดียวสำหรับสินค้าตามใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Air Waybill) ได้หลายฉบับ และให้ผู้ประกอบการของเร่งด่วนขาเข้าสามารถปฏิบัติพิธีการศุลกากรและตรวจปล่อยของเร่งด่วนประเภทที่ ๑ ถึงประเภทที่ ๓ ได้เอง ในฐานะผู้นำของเข้าทันทีที่ของมาถึงท่าปลายทาง (คำนิยาม “ผู้นำเข้า” ตามมาตรา ๔ แห่ง พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐) และเป็นผู้มีสิทธิที่จะได้รับอนุมัติให้ดำเนินพิธีการศุลกากรและตรวจปล่อยโดยเร่งด่วนได้ตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่กรมศุลกากรกำหนดได้ด้วยตนเองหรือจะแต่งตั้งตัวแทนดำเนินพิธีการให้ก็ได้ ส่วนของเร่งด่วนขาเข้าประเภทที่ ๔ จะถูกนำไปเก็บรักษาเพื่อรอให้ผู้นำเข้า ที่มีชื่อระบุเป็นผู้รับตราส่งในใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (House Airway Bill) ทำการยื่นใบขนสินค้าขาเข้าเพื่อปฏิบัติพิธีการศุลกากรขาเข้าตามปกติต่อไป

ทั้งนี้ ในปัจจุบัน กรมศุลกากรได้กำหนดหลักเกณฑ์การจำแนกของเร่งด่วนขาเข้าออกเป็น ๔ ประเภท ดังนี้

๑. ของเร่งด่วนขาเข้าประเภทที่ ๑ ได้แก่ เอกสารที่ไม่ต้องเสียอากร ตามภาค ๒ พิกัดอัตราอากรขาเข้า แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ และไม่เป็นของต้องห้ามต้องจำกัด

๒. ของเร่งด่วนขาเข้าประเภทที่ ๒ ได้แก่ ของที่ไม่ต้องเสียอากร ตามภาค ๒ พิกัดอัตราอากรขาเข้า แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ หรือของที่นำเข้าซึ่งแต่ละรายการมีราคา CIF ไม่เกิน ๑,๕๐๐ บาท หรือตัวอย่างสินค้าที่ใช้ได้แต่เพียงเป็นตัวอย่างและไม่มีราคา ในทางการค้า ตามประเภท ๑๒ และประเภท ๑๔ ภาค ๔ ของที่ได้รับยกเว้นอากร แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ และไม่เป็นของต้องห้ามของต้องจำกัด

๓. ของเร่งด่วนขาเข้าประเภทที่ ๓ ได้แก่ ของต้องเสียอากร โดยแต่ละรายใบตราส่งสินค้าทางอากาศย่อย (House Air Waybill) มีราคา FOB (Free on Board) ไม่เกิน ๔๐,๐๐๐ บาท และไม่เป็นของต้องห้ามของต้องจำกัด หรือของที่ได้รับยกเว้นอากร ตาม ภาค ๔ ของที่ได้รับยกเว้นอากร แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ หรือของที่ใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร หรือของที่ต้องส่งตัวอย่างวิเคราะห์สินค้านำก่อนปล่อย

๔. ของเร่งด่วนขาเข้าประเภทที่ ๔ ได้แก่ ของอื่นๆ นอกจากของตามประเภทที่ ๑ ประเภทที่ ๒ และประเภทที่ ๓





อย่างไรก็ดี การกำหนดระเบียบปฏิบัติศุลกากรที่เรียบง่าย มีการลดขั้นตอนหรือผ่อนปรนเพื่อรองรับการรับขนส่งของเร่งด่วน ขาเข้าทางอากาศระหว่างประเทศ ที่เป็นการรับขนส่งของที่มีขนาดเล็กมีปริมาณของ หรือน้ำหนักของแต่ละหีบห่อน้อยดังกล่าว มักจะมีการใช้เป็นช่องทางในการหลบเลี่ยงการเสียภาษีอากร โดยสำแดงชนิด รายการของเป็นเท็จหรือไม่บริบูรณ์ การจำแนก ประเภทพิกัดอัตราศุลกากรไม่ถูกต้อง รวมทั้งการสำแดงราคาต่ำกว่าความเป็นจริง และการนำของที่มีการควบคุมการนำเข้าโดยหลีกเลี่ยงข้อห้ามหลีกเลี่ยงข้อกักต้ออยู่บ่อยครั้ง โดยเฉพาะสินค้าหรือของที่มีอุปสงค์อุปทานสูง เช่น ในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส Covid ๑๙ ที่มักจะมีการนำผลิตภัณฑ์ทางการแพทย์เข้ามา โดยสำแดงชนิดของเป็นเท็จ หรือแอบนำของนั้นปะปนเข้ามากับสินค้าอื่น

ทำให้ภาครัฐจัดเก็บจัดเก็บภาษีได้น้อยกว่าความเป็นจริง มีของไม่มีคุณภาพหรือผิดกฎหมายหลุดเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ ทำให้สังคมส่วนรวมไม่มีความปลอดภัย และทำให้ผู้ประกอบการที่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างถูกต้อง ตกอยู่ในสถานะที่เสียเปรียบ ดังนั้น ในการกำหนดระเบียบปฏิบัติศุลกากรสำหรับ Air Courier จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการควบคุม กำกับ ดูแลการดำเนินการของผู้ประกอบการของเร่งด่วนอย่างเข้มงวด รวมถึงการกำหนดให้มีมาตรการควบคุมทางศุลกากรที่เข้มแข็ง เพื่อเป็นการป้องปรามมิให้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นได้ โดยง่ายอีกด้วย ทั้งนี้ โดยอาศัยหลักเกณฑ์และแนวทางของ WCO ในการปล่อยของออกทันที (The Immediate Release of Consignments by Customs)

