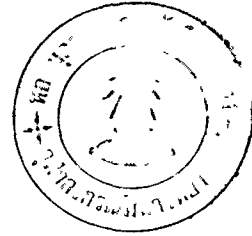


บทที่ ๑  
กรณีถือว่าการนำเขาสำเร็จลง

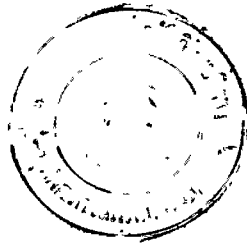


๑.๑ การนำเข้า

การนำเข้าตามพระราชบัญญัติศุลกากรไม่ได้มีบทวิเคราะห์พิพม์ไว้ แต่ตามความ  
ในมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๕ ได้บัญญัติไว้ว่า  
"ถ้ามีความจำเป็นด้วยประการใด ๆ เกี่ยวกับการศุลกากรที่กำหนดเวลาเป็นแน่นอนว่า  
การนำเข้าของใด ๆ เข้ามานั้น จะพึงถือว่าเป็นอันสำเร็จเมื่อไรไซ้ ท่านให้ถือว่าการนำของเข้า  
มาเป็นอันสำเร็จ แต่ขณะที่เรือซึ่งนำของเช่นนั้นได้เข้ามาในเขตท่าที่จะถ่ายของจากเรือหรือ  
ท่ามีขื่อที่ส่งของถึง

ซึ่งตามบทบัญญัติดังกล่าวได้กล่าวถึงการนำเข่ว่า หมายถึงการนำของใด ๆ เข้ามานั้น  
ซึ่งได้แก่ของทุกชนิด ไม่ว่าจะเป็นสัตว์, ต้นไม้ หรือสิ่งไม่มีชีวิตเช่น สินค้าต่าง ๆ ซึ่งเป็นพวก  
สังหาริมทรัพย์ แต่ไม่ใช่พวกที่เป็นอสังหาริมทรัพย์ เพราะพวกนี้เคลื่อนที่ไม่ได้ จึงไม่อาจนำ  
เข้ามาในราชอาณาจักรได้ การที่พระราชบัญญัติศุลกากรใช้คำว่า "ของ" นั้น เห็นได้ว่ามี  
ความหมายกว้างกว่าที่จะใช้คำว่า "สินค้า" เพราะสิ่งของที่นำเข้านั้นอาจจะไม่ใช่เพื่อการ  
ค้าอย่างเดียว เช่น เป็นของใช้ส่วนตัว ของขวัญ ของกำนัล หรือเป็นของที่ไม่มีราคาซื้อขาย  
เช่น นำเข้ามาเพื่อแสดงในงานกุศล หรืออุทิศให้เป็นสาธารณะประโยชน์ เป็นต้น

ในกฎหมายศุลกากรสิงคโปร์ มาตรา ๓ มีคำวิเคราะห์พิพม์ว่า "GOODS"  
ไว้ว่าหมายถึงสัตว์ นก ปลา ต้นไม้ และทรัพย์สินที่เคลื่อนที่ได้ทุกชนิด ซึ่งเห็นว่าจะมีความหมาย  
ทำนองเดียวกับพระราชบัญญัติศุลกากรไทยเช่นกัน.



กฎหมายต่างประเทศ กฎหมายศุลกากรของหลายประเทศใคมีคำวิเคราะห์ศัพท์คำว่า การนำเข้าไว้คือ สิงคโปร์, ฮองกง, ญี่ปุ่น, เกาหลี,<sup>๑</sup> ซึ่งอาจสรุปได้ว่ามี ความหมายได้ ๒ อย่างคือ

๑. การนำสิ่งของจากต่างประเทศ รวมทั้งผลิตภัณฑ์ทางทะเลที่เรือต่างประเทศ หาได้ในทะเลหลวงเข้ามาในประเทศหนึ่ง

---

กฎหมายศุลกากรสิงคโปร์ ( The Customs Act. Chapter 133 of the 1970 Revised Edition) มาตรา ๓ ข้อ ๒๓ หมายถึง "การนำหรือถูกนำเข้ามาในอาณาเขต ศุลกากรโดยวิธีใด ๆ จากที่ใด ๆ รวมทั้งจากเขตปลอดภาษี"

กฎหมายศุลกากรฮองกง (Laws of Hongkong Chapter 109 ) มาตรา ๒ ข้อ ๕ หมายถึง "การนำหรือก่อให้เกิดการนำเข้ามาในอาณาเขตอาณานิคมโดยทางบก ทางอากาศหรือทางน้ำ"

กฎหมายศุลกากรญี่ปุ่น ( customs Law 1971) มาตรา ๒ ข้อ ๑ หมายถึง "การนำ สินค้ามายังญี่ปุ่นจากต่างประเทศ (รวมทั้งผลิตภัณฑ์ทางทะเลที่จับหรือเก็บได้โดยเรือต่างประเทศ ในทะเล) หรือสินค้าที่ไ้รับอนุมติให้ส่งออกจากญี่ปุ่น (หรือในกรณีที่สินค้านำเข้ามาในคลัง สินค้าทัณฑ์บน และได้นำสินค้าดังกล่าวเข้ามาในญี่ปุ่นโดยผ่านคลังสินค้าทัณฑ์บนนั้น)

กฎหมายศุลกากรเกาหลี ( customs Law, Law N<sup>๑</sup> 1976, November 29, 1969) มาตรา ๒ ข้อ ๑ หมายถึง "การนำสินค้าทุกชนิดที่อยู่ในข้อใดข้อหนึ่งของบทบัญญัติต่อไปนี้เข้ามา ในอาณาเขตของเกาหลี (ในกรณีที่อยู่ในคลังสินค้าทัณฑ์บนก็หมายถึงการขนย้ายของนั้นออกจาก คลังสินค้าทัณฑ์บน) คือ

๑. สินค้าใด ๆ ที่ซื้อมาจากต่างประเทศ (รวมทั้งผลิตภัณฑ์ทางทะเล ซึ่งเรือ ต่างประเทศหาได้ในทะเลและ

๒. สินค้าใด ๆ ที่ได้รับอนุมติให้ส่งออก"

๒. การนำสิ่งของที่ผลิตได้ในอาณาเขตของประเทศนั้น แต่อยู่ในบริเวณพิเศษ เช่น เขตปลอดภาษี หรือคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทผลิตสินค้า เพื่อส่งออกเข้าไปในประเทศนั้นเอง เพราะสิ่งของที่ผลิตได้ในอาณาเขตพิเศษดังกล่าว จะต้องส่งออกไปนอกประเทศ จึงจะได้รับยกเว้นภาษี แต่อาจส่งเข้ามาขายในประเทศก็ต้องเสียภาษีแบบสินค้าต่างประเทศ

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบพระราชบัญญัติศุลกากรของไทยกับประเทศต่าง ๆ กัน กแล้ว ก็เห็นใจว่ามีความหมายทำนองเดียวกันคือ เรื่องประมงของไทยเราที่จับปลาได้ในทะเลหลวงก็ถือว่าเป็นผลิตผลของไทย เวลานำเข้ามาในราชอาณาจักรก็ไม่ต้องทำพิธีการนำสินค้าต่างประเทศเข้ามา แต่ถาเป็นเรือประมงต่างประเทศนำปลามาขายในไทยจะต้องปฏิบัติพิธีการแบบเรือต่างประเทศที่บรรทุกสินค้ามาจากต่างประเทศด้วย นอกจากนี้สินค้าที่ผลิตได้ในประเทศไทยในคลังสินค้าทัณฑ์บนเพื่อส่งออก ถ้าไม่ส่งออกในกำหนด หรือนำเข้ามาขายในประเทศก็จะต้องเสียภาษีศุลกากรด้วย

## ๑.๒ ประเภทของการนำเข้า

การนำสินค้าต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยนั้นอาจมาได้หลายทาง เพราะประเทศไทยมีการติดต่อกับต่างประเทศได้ทั้งทางบก ทางทะเล ทางรถไฟ ทางอากาศ แต่บางประเทศที่ไม่มีทางออกทางทะเลเช่น ลาว ก็อาศัยการนำเข้าทางบกเป็นหลัก แต่ยานพาหนะต่าง ๆ ที่นำสินค้าต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยจะทำการขนถ่ายบรรทุกได้เฉพาะในเขตที่ศุลกากรกำหนดเท่านั้น ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการลักลอบหนีภาษีศุลกากร และระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ โดยกรมศุลกากรอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๕ กำหนดสถานที่ต่าง ๆ เป็นที่สำหรับการนำเข้าและส่งออกไว้โดยชัดแจ้ง และบังคับให้ทำการนำเข้าและส่งออกตามสถานที่ ๆ ได้รับอนุญาตเท่านั้น

" มาตรา ๔ เพื่อความประสงค์แห่งการนำเข้า หรือส่งของออก หรือการนำเข้าและส่งของออก และการศุลกากร ให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวง

๑. กำหนดท่าหรือที่ใด ๆ ในราชอาณาจักร ให้เป็นท่าหรือที่สำหรับการนำเข้า หรือส่งออก หรือนำเข้าและส่งออกซึ่งของประเภทใด ๆ หรือทุกประเภททางทะเลหรือทางบก หรือให้เป็นท่าหรือที่สำหรับการส่งออก ซึ่งของที่ขอกันอากาศเข้า หรือของที่มีต้นตอทั้งนี้โดย มีเงื่อนไขตามแต่จะเห็นสมควร

๒. กำหนดสนามบินใด ๆ ในราชอาณาจักรให้เป็นสนามบินศุลกากร โดยมี เงื่อนไขตามแต่จะเห็นสมควร

๓. ระบุเขตศุลกากร ณ ท่าใด หรือที่ใด หรือสนามบินใด ซึ่งใดกำหนดไว้ ดังกล่าวข้างต้น

กฎหมายต่างประเทศ กฎหมายศุลกากรของทุกประเทศเช่น อังกฤษ, ฟิลิปปินส์ คานาดา, สิงคโปร์, จีน, ฮองกง, อิสราเอล, เกาหลีและประเทศอื่น ๆ ต่างก็กำหนด สถานที่สำหรับการนำเข้าทั้งทางบก, ทางทะเล, ทางอากาศและทางไปรษณีย์ไว้ เป็นสัดส่วน แนนอนควัยกันทั้งสิ้น ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการควบคุมและตรวจตราสินค้าต่างประเทศ และอาจแบ่งออกได้เป็น ๔ ประเภทด้วยกันคือ

- ๑.๒.๑ การนำเข้าทางทะเลโดยเรือสินค้า
- ๑.๒.๒ การนำเข้าทางบก โดยทางถนน, รถไฟและยานพาหนะอื่น ๆ
- ๑.๒.๓ การนำเข้าทางอากาศ
- ๑.๒.๔ การนำเข้าทางไปรษณีย์

๑.๒.๑ การนำเข้าทางทะเล

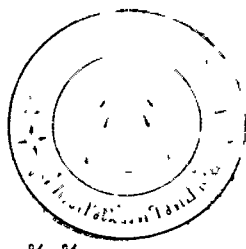
การนำเข้าทางทะเลโดยเรือสินค้าต่างประเทศนับว่าเป็นการนำเข้าที่สำคัญมาก เพราะเรือเป็นยานพาหนะที่ใหญ่บรรทุกสินค้าได้มาก และความสะดวกกว่า การขนส่ง โดยทางอื่น สำหรับประเทศไทยเราสินค้าขาเข้า-ขาออก ส่วนใหญ่ส่งมาโดยเรือสินค้า ทางประเทศ ณ ท่าเรือกรุงเทพ ฯ เรือดังกล่าวเมื่อบรรทุกสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรแล้ว จะต้องเทียบท่า ณ ท่าเทียบท่าเรือที่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากรแล้วเพียง ๓ ท่าคือ ท่าเทียบ

ท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ๑ แห่ง และท่าเทียบท่าเรือของบริษัทไทยเคินเรือ  
ทะเลอีก ๒ แห่ง

ท่าเทียบท่าเรือ เป็นที่ที่บุคคลจัดตั้งขึ้นสำหรับบรรทุกของและขนของขึ้น ซึ่ง  
อธิบดีกรมศุลกากร เป็นผู้อนุมัติ และจะกำหนดแสดง เขตแห่งท่าเทียบท่าเรือนั้นไว้ก็ได้ ห้าม  
มิให้เรือต่างประเทศลำใดบรรทุกสินค้าลงหรือขนสินค้าขึ้น ณ ที่อื่นนอกจากที่ซึ่งให้อนุมัติตั้งว่า  
นั้น หรือภายในเขตที่อธิบดีกรมศุลกากรได้อนุมัติ ทั้งนี้โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖  
แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๔

๑.๒.๑.๑ อาณาเขตศุลกากร สำหรับการนำเข้าทางเรือ นั้น เรื่องที่เป็นปัญหา  
มากก็คือว่า เรือสินค้าต่างประเทศใดเข้ามาอยู่ในเขตอำนาจของศุลกากรแล้วหรือไม่ ซึ่งตาม  
ปกติอำนาจของศุลกากรของแต่ละประเทศมีเสมอกับอาณาเขตของประเทศนั้น ๆ เช่น สิงคโปร์  
กำหนดไว้เลยว่า อาณาเขตศุลกากรหมายถึงดินแดนสิงคโปร์และน่านน้ำของสิงคโปร์ยกเว้น  
เขตปลอดภาษี และคานาคาก็ได้กำหนดไว้ว่า อาณาเขตศุลกากรประกอบด้วยน่านน้ำของ  
คานาคา และทะเลที่ติดกับน่านน้ำของคานาคาออกไปอีก ๕ ไมล์ทะเล แต่สำหรับประเทศไทย  
เราไม่ได้มีพระราชบัญญัติศุลกากรฉบับใดแสดงให้เห็นชัดแจ้งว่าอาณาเขตศุลกากรมีเท่ากับอาณาเขต  
ของประเทศไทยโดยตรง แต่มีกฎหมายบางมาตราที่แสดงให้เห็นเข้าใจได้ว่า อาณาเขตของ  
ศุลกากรมีเสมอกับอาณาเขตของประเทศคือ ตามมาตรา ๒ ของพระราชบัญญัติศุลกากร  
พ.ศ. ๒๔๖๔ บัญญัติว่า "คำว่า" ท่าต่างประเทศ" "ภาคต่างประเทศ" หรือ "เมือง  
ต่างประเทศ" หมายความว่าที่ใด ๆ นอกจากพระราชอาณาจักรไทย และตามมาตรา ๕ ก็  
บัญญัติว่า "อธิบดีจะตั้งด่านตรวจเรือกำปั่นเข้าและออก และจะวางพนักงานไว้ในเรือกำปั่น  
ลำใด ๆ ในเวลาที่เรืออยู่ในเขตน่านน้ำไทยก็ได้" นอกจากนี้ตามมาตรา ๑๕ บัญญัติว่า  
"พนักงานศุลกากรอาจขึ้นไปบนเรือลำใด ๆ ก็ได้ภายในพระราชอาณาเขต.... ฯ" จาก  
บทบัญญัติต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วแสดงว่าศุลกากรมีอำนาจควบคุมตรวจตราเรือทุกลำ นับตั้งแต่  
เรือเข้ามาในราชอาณาจักรไทยแล้ว นอกจากนี้ตามความใน มาตรา ๓ ของพระราชบัญญัติ  
ศุลกากร (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๔๘๐ มีคำจำกัดความว่า "เขตน่านน้ำสยาม" ให้มีความ  
หมายถึง เขตแห่งราชอาณาจักร และอาณาศเหนือราชอาณาจักร เป็นการยืนยันว่า เขตราช





อาณาจักรไทย รวมตลอดทั้งภาคพื้นดิน พื้นน้ำและอากาศเหนือบริเวณดังกล่าวด้วย ซึ่งทาง  
 สุลกากรมีอำนาจตรวจตราควบคุมโคตวย อาณาเขตศุลกากรมีความสำคัญในแง่ของการจัดเก็บ  
 ภาษีอากร เพราะขณะที่สินค้ายังไม่ได้เข้ามาอยู่ในเขตอำนาจของศุลกากรแล้ว ทางศุลกากร  
 ย่อมไม่มีอำนาจจะไปจับกุมตรวจคนหรือเรียกเก็บภาษีได้ เช่นขณะที่สินค้ายังอยู่ในทะเลหลวง  
 เพราะยังไม่แน่ว่าสินค้านั้นจะถูกลำเลียงเข้ามาในประเทศหรือไม่ กฎหมายต่างประเทศ  
 หลายประเทศคือ สิงคโปร์, คานาดา, ฟิลิปปินส์, อังกฤษ <sup>๒</sup> ได้กำหนดอาณาเขตศุลกากร

<sup>๒</sup>กฎหมายศุลกากรสิงคโปร์ มาตรา ๓ "อาณาเขตศุลกากร" หมายถึงดินแดนสิงคโปร์  
 และน่านน้ำของสิงคโปร์ ยกเว้นเขตปลอดภาษี

กฎหมายศุลกากรคานาดา ( Customs Act R.S.C. 1952, C. 58) มาตรา ๒  
 "อาณาเขตศุลกากร ประกอบด้วยน่านน้ำของคานาดาและทะเลที่ติดกับน่านน้ำของคานาดาออก  
 ไปอีก ๘ ไมล์ทะเล

น่านน้ำของคานาดาหมายถึง น่านน้ำในอาณาเขตของประเทศคานาดาและ  
 พื้นที่ที่ประกอบเป็นส่วนใดส่วนหนึ่งของคานาดา รวมทั้งทะเลตามชายฝั่งในระยะ ๓ ไมล์ทะเล  
 จากเส้นฐานบนฝั่งทะเลของคานาดา"

กฎหมายศุลกากรอังกฤษ ( Customs and Excise Act, 1952 ) มาตรา ๒๖๗  
 "นับตั้งแต่วันที่เรือหรืออากาศยานซึ่งบรรทุกสินค้าเข้ามาจากที่อื่นนอกอังกฤษได้เข้ามาใน  
 รัศมี ๑๒ ไมล์ทะเลจากฝั่งของอังกฤษ หรือนับแต่ยานพาหนะใดเข้ามาทางไอร์แลนด์น้  
 เหนือ นายเรือหรือผู้ควบคุมยานพาหนะจะต้องรับผิดชอบการแตกหักเสียหายในปีก่อนสินค้า เพื่อ  
 จะลักลอบหนีภาษีศุลกากร"

กฎหมายศุลกากรฟิลิปปินส์ ( The Customs Law, June 22, 1957) มาตรา ๒๐๓  
 กรมศุลกากรมีอำนาจควบคุมตลอดทั้งทะเลภายในเขตอำนาจศาลของฟิลิปปินส์รวมทั้งแหลม,  
 ทาเวอ, สนามบิน, อาว, แม่น้ำและน่านน้ำภายในที่ติดต่อกับทะเล เมื่อเรือซึ่งจะต้องถูกยึดตาม  
 เหตุผลที่ใดกระทำการฝ่าฝืนกฎหมายในน่านน้ำฟิลิปปินส์อันเป็นการละเมิดกฎหมายพิกัดอัตราศุลกากร  
 และศุลกากรและได้เริ่มต้นทำการไล้จับกุมภายในอาณาเขตน่านน้ำของฟิลิปปินส์แล้ว อาจทำการ  
 ไล้ต่อไปจนถึงทะเลหลวงและทำการจับกุมได้ สินค้าที่นำเข้ามาและจะถูกยึดเนื่องจากละเมิด  
 กฎหมายพิกัดอัตราศุลกากรและศุลกากร อาจถูกไล้จับกุมภายในฟิลิปปินส์ทางบก, ทางน้ำหรือทาง  
 อากาศและให้ขยายขอบเขตอำนาจออกไปเท่าที่จำเป็นเพื่อยังบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย"

ของคนไว้ โดยยึดอาณาเขตตามดินแดนของตนไว้เป็นหลัก นอกจากนี้สำหรับ ฟิลิปปินส์ยังให้อำนาจศุลกากรที่จะติดตามไปจับกุมผู้ทำผิดกฎหมายศุลกากรได้จนถึงในทะเลหลวง ในเมื่อได้เริ่มต้นจับกุมในประเทศอีกควย ฉะนั้นในเรื่องอาณาเขตศุลกากรนี้จึงเห็นว่า ในทุกประเทศต่างก็ถือว่าดินแดนในอาณาเขตศุลกากรมีเท่ากับอาณาเขตของประเทศ ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกัน และปราบปรามลักลอบหนีภาษีศุลกากรเป็นหลัก เพราะถ้าอาณาเขตศุลกากรมีน้อยกว่าอาณาเขตของประเทศอาจเป็นช่องทางให้มีการลักลอบของหนีภาษีกันได้ง่ายยิ่งขึ้น และลำบากในการป้องกันเป็นอย่างยิ่ง

๑.๒.๑.๒ มาตรการตอบโต้

เนื่องจากบางประเทศให้การปฏิบัติต่อเรือสินค้า หรือสินค้าของประเทศต่าง ๆ ที่เข้าไปค้าขายในประเทศตนไม่เท่าเทียมกัน ในทำนองเลือกที่รักมักที่ชัง เช่นเรียกเก็บอากรพิเศษสำหรับเรือสินค้าของประเทศหนึ่งสูงกว่าของประเทศอื่น ๆ หรือให้การปฏิบัติใด ๆ ที่ทำให้สินค้าของประเทศหนึ่งเสียเปรียบสินค้าของประเทศอื่น ๆ เช่นนี้ ประเทศบางประเทศจึงได้กำหนดมาตรการตอบโต้ขึ้นโดยเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มขึ้นกว่าอัตราปกติสำหรับสินค้าของประเทศที่ให้การปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมต่อตน หรือแก่สินค้าใด ๆ ที่เข้ามาโดยยานพาหนะของประเทศนั้น ๆ ประเทศดังกล่าวได้แก่ เกาหลี, จีน, ฟิลิปปินส์<sup>๓</sup> ซึ่งมาตรการตอบโต้ดังกล่าวนี้ไม่มีในกฎหมายไทยเราซึ่งข้าพเจ้าเห็นว่าคงจะเป็นเพราะประเทศไทยเราใช้ระบบพิภคอัตราศุลกากรในรูปเดี่ยว (Single Column Tariff) คือ กำหนดพิภคอัตราไว้เพียงแบบเดียวสำหรับสินค้านั้น ๆ โดยไม่คำนึงว่าสินค้านั้นจะมาจากประเทศใด ซึ่งการเก็บภาษีพิเศษเพิ่มขึ้นในระบบมาตรการตอบโต้ที่เห็นได้ว่าเป็นการเก็บภาษีในระบบพิภคอัตราอื่น (Multiple Column Tariff) คือ มีพิภคอัตราศุลกากรหลายชนิดสำหรับสินค้าประเภทเดียวกัน ซึ่งทางไทยเราไม่นิยม และไม่เคยใช้มาเลยตั้งแต่ต้น ฉะนั้นจึงทำให้ไม่อาจ

---

<sup>๓</sup> กฎหมายศุลกากรเกาหลีมาตรา ๑๑ "ในกรณีทีสินค้านำเข้ามาจากประเทศที่ไม่ให้ความยุติธรรมต่อสินค้าขาออก เรือ เครื่องบินของประเทศเกาหลีอาจจะเรียกเก็บภาษี

กำหนดมาตรการตอบโต้ไว้ในกฎหมายไทยเราได้ และอีกประการหนึ่งประเทศไทยเราคงจะเห็นว่าถ้ากำหนดมาตรการตอบโต้ขึ้นไว้แล้ว ก็จะทำให้ประเทศอื่น ๆ กำหนดมาตรการตอบโต้ขึ้นบ้างเป็นการทดแทนกัน และจะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในทางการค้ามากขึ้น มีผลเสียมากกว่าผลได้ เพราะไทยเราก็ให้การปฏิบัติคือสินค้าหรือเรือสินค้าของทุกประเทศโดยเท่าเทียมกันอยู่แล้ว จึงไม่ต้องเกรงว่าประเทศอื่นจะใช้มาตรการตอบโต้กับสินค้าหรือเรือสินค้าของประเทศไทยเราแต่อย่างใด

เพิ่มขึ้นได้อีกจากอัตราภาษีปกติ ภาษีที่เรียกเพิ่มขึ้นนี้อาจเก็บเพิ่มขึ้นได้ตามแต่ละประเทศและชนิดของสินค้าที่กำหนดขึ้นตามกฎหมายของประธานาธิบดี แต่ไม่เกินราคาสินค้านั้น"

กฎหมายศุลกากรจีน (Customs Law 1971) มาตรา ๔๗ "ในเมื่อสินค้าที่ส่งออกจากจีนหรือสินค้าที่ขนไปโดยยานพาหนะใด ๆ ของจีนได้รับการปฏิบัติเลือกที่รักมักที่ชังจากประเทศผู้ส่งสินค้าเข้า ทำให้ตกอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบในเมื่อเปรียบกับสินค้าจากประเทศอื่นในตลาดที่เปิดเผยของประเทศนั้น สินค้าจากประเทศนั้นที่ส่งมายังจีนหรือส่งมาโดยยานพาหนะของประเทศนั้นจะต้องจ่ายค่าภาษีเสริมเพิ่มจากภาษีขาเข้าปกติ

อัตราภาษีเสริมนี้ รวมทั้งเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดในการเก็บภาษีเสริม จะต้องกำหนดโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง โดยการร่วมมือกับองค์การอื่น ๆ โดยอนุมัติของสภา"

กฎหมายพิกัดอัตราศุลกากรฟิลิปปินส์ มาตรา ๓๐๔ "ก. ประธานาธิบดีฟิลิปปินส์ อาจกำหนดอัตราภาษีขึ้นใหม่หรือเรียกเก็บเพิ่มจากอัตราเก่าได้อีกไม่เกิน ๕๐% ของอัตราเดิมสำหรับผลิตภัณฑ์หรือสินค้าที่บรรทุกมาโดยเรือของประเทศซึ่งพบว่า

(๑) ได้เพิ่มภาษีไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมลงบนการจำหน่ายหรือการขนส่งผ่านหรือการส่งกลับจากประเทศที่กล่าวถึงนั้น ซึ่งสินค้าทั้งหมดหรือบางส่วนที่มีกำเนิดหรือเป็นผลิตภัณฑ์ของฟิลิปปินส์ โดยการกระทำอันไม่มีเหตุผลใช้อัตราที่สูงหรือข้อบังคับหรือการกำหนดขอบเขตซึ่งเป็นการปฏิบัติอันไม่เท่าเทียมกันบนสินค้าประเภทเดียวกันที่มาจากประเทศอื่น ๆ หรือ



๑.๒.๒ การนำเขาทางบก

เนื่องจากประเทศไทยเรามีอาณาเขตติดต่อกับต่างประเทศใต้งทางบกและทางน้ำ สิ้นค้าต่างประเทศบางชนิดจึงนำมาทางบก โดยทางถนนที่เชื่อมระหว่างพรมแดนไทยกับต่างประเทศเช่นกับ พม่า, มาเลเซีย, กัมพูชา, หรือโดยทางรถไฟเช่น ไทยกับมาเลเซีย และเนื่องจากอาณาเขตทางบกที่ติดต่อกับต่างประเทศมีความยาวมาก ยากแก่การควบคุมทางศุลกากร จึงได้จัดตั้งที่ทำการศุลกากรขึ้นไว้ตามเขตชายแดนเพื่อคัดการตรวจตราการลักลอบหนีภาษีและจัดเก็บภาษีศุลกากร ที่ทำการศุลกากรดังกล่าวมีค่านศุลกากร, ค่านตรวจ, ค่านพรมแดน<sup>๔</sup> จึงมีอำนาจและวิธีการจัดตั้งต่างกันไป และได้กำหนดทางสำหรับการขนส่งสินค้า

๓

(๒) การทำให้แตกต่างกัน จึงเป็นการปฏิบัติมุ่งต่อการค้าขายของประเทศฟิลิปปินส์โดยตรงหรือโดยอ้อม โดยกฎหมายหรือข้อบังคับทางบริหารหรือการปฏิบัติอันเกี่ยวเนื่องกับวิธีการศุลกากรใด ๆ โดยเก็บน้ำหนักบรรทุกหรือภาษีท่าเรือ ค่าธรรมเนียม ค่าปรับ การเรียกเก็บในอัตราสูง การแยกประเภทกฎเกณฑ์ เงื่อนไข การจำกัดเขต การห้ามในลักษณะที่จะทำให้การค้าขายของประเทศฟิลิปปินส์ต้องได้รับความเสียหาย เมื่อเทียบกับการค้าขายของประเทศใดประเทศหนึ่ง

<sup>๔</sup> ประมวลข้อบังคับศุลกากร พ.ศ. ๒๔๕๑ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. ๒๕๑๔ หมวด ๕ ตอนที่ ๑ บทที่ ๑ มีบทวิเคราะห์ที่พอว่า

๔๑๐. ค่านศุลกากร เป็นท่าหรือที่สำหรับการนำเขาหรือส่งออก หรือนำเข้าและส่งออกสิ่งของประเภทใด ๆ หรือทุกประเภททางทะเล ทางบกหรือทางอากาศหรือให้เป็นท่าหรือที่สำหรับการส่งออก สิ่งของที่ขอลี้ภัยอากรขาเข้า หรือของที่มีต้นตอและเป็นที่ยุติพิธีการศุลกากรทั้งช่วง ซึ่งตั้งขึ้นโดยกฎกระทรวง โดยอาศัยตามความในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๔

๔๑๑. ค่านตรวจ เป็นค่านสาขาของค่านศุลกากรทางน้ำสำหรับตรวจเรือทางทะเลที่จะเข้าไปหรือออกมาจากค่านศุลกากรที่ค่านตรวจนั้นสังกัดอยู่ อธิบดีกรมศุลกากรเป็นผู้ประกาศตั้งขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๔

เขาออกไว้เรียกว่าทางอนุมัติ<sup>๕</sup> ซึ่งผู้นำเขาหรือส่งออกจะต้องนำสินค้าเข้ามาตามทาง  
 คังกล่าวและในเวลาที่กำหนดไว้เท่านั้น<sup>๖</sup> มิฉะนั้นจะมีโทษ เว้นแต่ในกรณีจำเป็นที่ไม่อาจนำเขา  
 หรือส่งออกตามทางอนุมัติได้ ก็ต้องขออนุญาตอธิบดีกรมศุลกากรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจาก  
 อธิบดีกรมศุลกากรก่อน ซึ่งก็จะได้รับการพิจารณาอนุญาตให้เป็นราย ๆ ไป<sup>๗</sup> ทางอนุมัติอาจ  
 จะเป็นเช่นคานศุลกากร สะเคา ทางอนุมัติโคแกถนนระหว่างอำเภอสะเคา และบูกีกกาบูอิตัม  
 เวลาอนุมัติโคแก ๒.๐๐ ถึง ๑๔.๐๐ นาฬิกา หรือทางอนุมัติทางรถไฟเช่นคานศุลกากรปากัง  
 เบซาร์ตั้งอยู่ที่สถานีรถไฟปากัง เบซาร์ ทางอนุมัติโคแกทางรถไฟหาค์ใหญ่-ไทรบุรี เวลาอนุมัติ  
 โคแกเวลาตามกำหนดเวลาทางรถไฟ เป็นต้น

๕๑๖. คานพรหมแคน เป็นคานสาขาของคานศุลกากรทางบกสำหรับตรวจทางบก  
 ซึ่งหมายความรวมถึงคังทางลำน้ำ ซึ่งเป็นเขตแดนทางบก หรือตอนหนึ่งแห่งเขตแดนนั้นตั้ง  
 อยู่ที่ชายเขตแดน เพื่อตรวจของที่ขนส่งเขาออกโดยทางนั้นที่จะเข้าไปหรือออกมาจากคาน  
 ศุลกากร ที่คานพรหมแคนนั้นสังกัดอยู่ ซึ่งตั้งขึ้นโดยกฎกระทรวง โดยอาศัยอำนาจตามความใน  
 มาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๔๕๐

<sup>๕</sup> ทางอนุมัติ ตามประมวลข้อมบังคับศุลกากร พ.ศ. ๒๔๕๑ ข้อ ๔๑๔ มีคำวิเคราะห์ศัพท์  
 ว่า "คือทางที่จะขนส่งของเข้าในหรือออกนอกราชอาณาจักรได้ หรือจากเขตแดนทางบกมา  
 ยังคานศุลกากร หรือจากคานศุลกากรไปยังเขตแดนทางบกได้ ซึ่งตั้งขึ้นโดยกฎกระทรวง โดย  
 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๔๕๐"

<sup>๖</sup> พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๔๕๐ มาตรา ๕ "ห้ามมิให้ผู้นำโคง  
 ของหรือพยายามขนส่งของผ่านเขตแดนทางบกเข้าในหรือออกนอกราชอาณาจักร หรือตั้งแต่เขต  
 แคนทางบกมายังคานศุลกากรหรือจากคานศุลกากรไปยังเขตแดนนั้นตามทางใด ๆ นอกจากทาง  
 อนุมัติหรือในเวลาใด ๆ นอกจากเวลาที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา..."

<sup>๗</sup> พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๔๕๐ มาตรา ๕ ทวิ "ในกรณีที่ผู้นำ  
 ของเขาหรือผู้ส่งออก หรือผู้ขนส่งมีเหตุจำเป็น และแสดงความจำนงล่วงหน้าต่ออธิบดี  
 หรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายว่าจะขนส่งของผ่านเขตแดนใด ๆ ทางบกหรือตอนใดแห่งเขตแดนนั้น  
 ตามทางอื่นนอกทางอนุมัติอธิบดี หรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายอาจอนุญาตเป็นหนังสือให้ขนส่งตามทาง  
 ที่ขอโดยจะกำหนดเงื่อนไขในการปฏิบัติประการใดก็ได้ ให้ถือว่าทางที่ได้อนุญาตเช่นว่านี้เป็น  
 ทางอนุมัติเฉพาะคราว"

กฎหมายต่างประเทศ กฎหมายศุลกากรของหลายประเทศได้กำหนดทางอนุมัติไว้แบบเดียวกับพระราชบัญญัติศุลกากรคือ เกาหลี, สิงคโปร์, อังกฤษ, อิสราเอลและฮ่องกง เมื่อพิจารณา เปรียบเทียบทางอนุมัติตามพระราชบัญญัติศุลกากรและกฎหมายต่างประเทศแล้ว จะเห็นได้ว่าทางอนุมัติอาจจะเป็นถนนที่เชื่อมระหว่างพรมแดนกับที่ทำการศุลกากร ซึ่งตั้งอยู่บริเวณชายแดน หรือเป็นทางรถไฟระหว่างประเทศก็ได้ แต่ไม่ใช่ทางน้ำ เพราะปกติที่ทำการศุลกากรมักตั้งอยู่ริมแม่น้ำหรือริมทะเลที่ ๆ เรือจำเป็นจอดยานอยู่แล้ว การขนส่งทางเรือโดยทางสำน้ำซึ่งตามธรรมชาติมักจะมีสายเคเบิล จึงยอมหลีกเลี่ยงการตรวจตราของเจ้าหน้าที่ศุลกากรไม่พบอยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดทางอนุมัติทางน้ำขึ้นอีก แต่เกาหลีกำหนดให้ทางอนุมัติทางน้ำใดทางออกไปจากไทย, สิงคโปร์, อังกฤษ, อิสราเอลและฮ่องกง ซึ่งไม่มีทางอนุมัติทางน้ำ โดยเฉพาะกฎหมายไทยเราในกรณีนี้เขตแดนทางบกเป็นสำน้ำ ไม่ว่าจะเป็

๘ กฎหมายศุลกากรเกาหลีมาตรา ๕๕ "(๑) ยานพาหนะทางบกที่เข้ามาหรือออกไปจากเขตแดนจะต้องผ่านทางอนุมัติ ( Customs Passage ) และหยุด ณ สถานีรถไฟศุลกากร หรือสถานีศุลกากร ( Customs Post ) (๒) ทางอนุมัติใดแก่ทางรถไฟที่ไ้ระหว่างเขตแดนมายังสถานีรถไฟศุลกากร และถนนทางบก หรือทางน้ำระหว่างเขตแดนมายังคานศุลกากร ซึ่งทางอนุมัตินี้ถูกกำหนดโดยผู้เก็บภาษีศุลกากร ( Collector of Customs )

กฎหมายศุลกากรสิงคโปร์มาตรา ๒๖ "สินค้าที่ต้องเสียภาษี (นอกจากของส่วนตัว และหีบห่อของคนโดยสาร) จะส่งมาตามถนนนอกจากเวลาที่กำหนดไว้ไม่ได้ และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้

กฎหมายศุลกากรอังกฤษ มาตรา ๑๘ (ก) "ห้ามนำเขาหรือส่งออกโดยถนน ซึ่งสินค้าใด ๆ นอกเวลาและนอกทางอนุมัติที่กำหนดภายในเขตไอร์แลนด์เหนือ..."

กฎหมายศุลกากรอิสราเอล ( Customs Ordinance 1971 ) มาตรา ๖ (ข) "รัฐบาลมีอำนาจกำหนด ทา ที่เทียบเรือ สนามบินและถนนโดยมีเงื่อนไขหรือไม่ก็ใดและจะจำกัดเวลาหรือไม่ก็ใด"

กฎหมายศุลกากรฮ่องกง มาตรา ๒๕ ข้อ ๒๐ "การนำเขาจะนำมาทางถนน รถไฟ นอกจากที่กำหนดไม่ใดเว้นแต่จะได้รับอนุมัติเป็นลายลักษณ์อักษร "

ลำนํ้าธรรมชาติหรือลำนํ้าที่ถูกขึ้นตามพระราชบัญญัติศุลกากรไทย ถือว่าเป็นการนำเข้าทางบก  
ควย <sup>๘</sup>

### ๑.๒.๓ การนำเข้าทางอากาศ

อากาศยาน <sup>๑๐</sup> ที่บรรทุกสินค้าหรือคนโดยสารมาจากต่างประเทศจะต้องลง  
จอดเพื่อขนถ่ายหรือบรรทุกบุคคลหรือสิ่งของ ณ สนามบินศุลกากร <sup>๑๑</sup> เท่านั้น ทั้งนี้เพราะใน  
แต่ละประเทศอาจจะมีสนามบินหลายแห่ง แต่จะมีเพียงบางสนามบินเท่านั้นที่จะถูกกำหนดเป็น  
สนามบินศุลกากร เพื่อสะดวกในการควบคุมทางศุลกากรในประเทศไทยเรา สนามบิน  
ศุลกากรที่ใหญ่และสำคัญที่สุดคือแกสนามบินศุลกากรดอนเมือง ซึ่งเป็นสนามบินสำหรับการ  
นำเข้าหรือส่งออก หรือนำเข้าและส่งออก ซึ่งของประเภทใด ๆ หรือทุกประเภท หรือ  
เป็นที่สำหรับการส่งออกซึ่งของที่ขอลิ้นอากรขาเข้า หรือของที่มิทันขึ้นทางอากาศ อากาศยาน

---

<sup>๘</sup> พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๔๕๐ มาตรา ๘ "การนำของเข้าหรือ  
ส่งออกทางบกให้หมายรวมถึงการนำของเข้าหรือส่งออกตามลำนํ้า ซึ่งเป็นเขตแดนทาง  
บกหรือตอนหนึ่งแห่ง เขตแดนนั้น แต่ไม่รวมถึงการนำเข้าหรือส่งออกทางไปรษณีย์หรือทางอากาศ

<sup>๑๐</sup> อากาศยาน ตามคำนิยามในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๕๐ หมาย  
ความว่ารวมตลอดถึงเครื่องทั้งสิ้น ซึ่งตรงตัวในบรรยากาศ (Atmosphere) โดยปฏิกิริยา  
(Reaction) แห่งอากาศ เว้นแต่วัตถุซึ่งเป็นเครื่องเล่นกังร่มไว้ในกฎกระทรวง

<sup>๑๑</sup> สนามบินศุลกากร ตามคำนิยามในมาตรา ๒ ของพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๘)  
พ.ศ. ๒๔๕๐ หมายความว่า สนามบินที่รัฐมนตรีได้กำหนดขึ้นไว้ตามพระราชบัญญัตินี้ให้เป็นสนาม  
บินสำหรับการนำเข้าหรือส่งออกหรือนำเข้าและส่งออกซึ่งของประเภทใด ๆ หรือทุกประเภททาง  
อากาศ



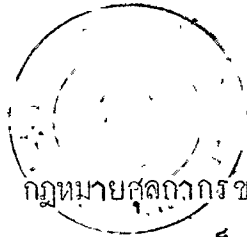
ทุกลำจะขึ้นหรือลงในที่ใด ๆ นอกจากสนามบินสุวรรณภูมิได้<sup>๑๒</sup> เว้นแต่เหตุสุกวิสัย จึงอาจ  
 จะไปลง ณ สนามบินอื่น ๆ ที่ไม่ใช่สนามบินสุวรรณภูมิได้ แต่เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมอากาศยานนั้นจะ  
 ต้องรีบแจ้งให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรทราบโดยทันทีและห้ามขนย้ายบุคคล หรือสิ่งของออกจากสนามบิน  
 โดยไม่ได้รับอนุญาตก่อน<sup>๑๓</sup> เว้นแต่อากาศยานบางประเภทได้รับการผ่อนผันเป็นพิเศษ  
 ในห้องจอดเพื่อบรรทุกหรือขนถ่ายน้ำมันหรือเครื่องใช้ในการบินในอากาศยานนั้น ๆ ได้ในสนามบิน  
 ที่มีไม่ใช่สนามบินสุวรรณภูมิได้<sup>๑๔</sup>

<sup>๑๒</sup> พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๕ "ในการเข้าในหรือ  
 ออกนอกราชอาณาจักร ห้ามมิให้อากาศยานลงในหรือขึ้นจากที่ใดนอกจากสนามบินสุวรรณภูมิแต่  
 ในกรณีที่อากาศยานจำต้องลงก่อนมาถึงหรือหลังแต่ได้ไปจากสนามบินสุวรรณภูมิเพราะเหตุสุกวิสัย  
 เมื่อใดปฏิบัติตามวิธีที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖ แล้วก็ให้ถือเสมือนหนึ่งว่าได้ลงในหรือขึ้นจาก  
 สนามบินสุวรรณภูมิเพื่อความประสงค์แห่งความในวรรคก่อน"

<sup>๑๓</sup> พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๖ ถ้าอากาศยานวิ่ง  
 เดินทางเข้าในหรือออกนอกราชอาณาจักร จำต้องลงในที่ใดนอกจากสนามบินสุวรรณภูมิเพราะ  
 เหตุสุกวิสัยก็ให้ผู้ควบคุมรายงานตอพนักงานศุลกากรหรือพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจโดย  
 พลิ้น และเมื่อได้รับคำเรียกร้องก็ให้แสดงสมุดบัญชี เป็นของอากาศยานนั้นตอพนักงานที่กวด  
 แลวและห้ามมิให้ผู้ควบคุมอนุญาตให้ชนของใด ๆ ขึ้นจากอากาศยานนั้นโดยมิได้รับความยินยอม  
 ของพนักงานศุลกากร และห้ามมิให้ผู้โดยสารหรือผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานนั้นออกห่างไปจาก  
 ที่นั้น โดยมิได้รับความยินยอมของพนักงานศุลกากรหรือพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ถ้าที่  
 ลงนั้นเป็นสนามบินก็ให้ผู้ควบคุมรายงานตอเจ้าของหรือพนักงานประจำสนามบินโดยพลันว่า  
 อากาศยานนั้นไคมาลงแล้วและมาจากที่ใด และให้เจ้าของหรือพนักงานประจำสนามบินรายงาน  
 ตอพนักงานศุลกากรโดยพลันว่าอากาศยานไคมาลง และต้องไม่ยอมให้ชนของใด ๆ ขึ้นจากอากาศ  
 ยานนั้นหรือให้ผู้โดยสารหรือผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานนั้นไปจากสนามบินโดยมิได้รับความเห็น  
 ชอบของพนักงานศุลกากร "

<sup>๑๔</sup> คำสั่งที่ ๒๖๐๘๙/๒๕๕๑ ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ออกโดยอาศัยอำนาจ  
 ในมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๐ ยกเว้นให้อากาศยาน  
 บางประเภทไม่ต้องปฏิบัติตามมาตรา ๕ ก็คือ





กฎหมายต่างประเทศ กฎหมายศุลกากรของทุกประเทศต่างก็กำหนดศนามบิน สำหรับให้อากาศยานพาณิชย์ระหว่างประเทศลงจอดเป็นสัดส่วนต่างหากจากศนามบินปกติในประเทศใดแก สิงคโปร์, อังกฤษ, ฟิลิปปินส์, ญี่ปุ่น, เกาหลี ๑๕ เป็นต้น

๑๘

๑) อากาศยานของบริษัทเดินอากาศระหว่างประเทศเป็นการประจำถ้าจะลงเฉพาะเพื่อเติมน้ำมันและเพื่อบรรทุกหรือถ่ายของสำหรับใช้ในอากาศยานหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดในสองอย่างที่กล่าวนั้น จะลงในศนามบินอื่น ๆ ที่มีได้เป็นศนามบินศุลกากรก็ได้ แต่เมื่อจะใช้ศนามบินใดเพื่อการข้างต้น ต้องแจ้งให้อธิบดีกรมศุลกากรทราบก่อน

๒) อากาศยานของบุคคลธรรมดาซึ่งมิได้ใช้บรรทุกของใด ๆ นอกจากหีบห่อของส่วนตัวผู้ควบคุมและผู้โดยสารในอากาศยานนั้น จะลงในที่ใด ๆ ที่มีได้เป็นศนามบินศุลกากรก็ได้

แต่ผู้ควบคุมต้องรายงานต่อพนักงานศุลกากร (หรือพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ถ้าไม่มีพนักงานศุลกากร) โดยพลัน และถ้าที่ที่ลงนั้นเป็นศนามบินก็ต้องรายงานต่อพนักงานผู้ควบคุมศนามบินนั้นด้วย"

๑๕ กฎหมายศุลกากรสิงคโปร์ มาตรา ๒๖ "ก. นอกจากจะมีข้อกำหนดในกฎหมายฉบับอื่น บุคคลใดจะส่งหรือส่งออกสิ่งสินค้าที่ต้องเสียภาษีหรือส่งผ่านสินค้าใด ๆ ที่ต้องเสียภาษีเข้าหรือออกไม่ไถนออกจาก

- ๑. ทางทะเล ณ ที่ที่ได้รับอนุมัติ และที่ในสิงคโปร์ตามทีระบุไว้เพื่อประโยชน์ในการส่งเขา - นำออก
- ๒. ทางอากาศ ณ ศนามบินศุลกากร
- ๓. ทางรถไฟ ณ สถานีรถไฟสิงคโปร์หรือสถานีอื่น ๆ ที่ได้รับอนุมัติ
- ๔. โดยทางถนน

กฎหมายศุลกากรอังกฤษ มาตรา ๑๘ "อากาศยานที่บรรทุกทุกสิ่งมาจกต่างประเทศจะต้องลงจอด ณ ศนามบินศุลกากรเท่านั้น เว้นแต่จะได้รับอนุมัติเป็นพิเศษ

๑.๒.๔ การนำเขาทางไปรษณีย์

การนำเขาทางไปรษณีย์มีระเบียบปฏิบัติท่านอง เกี่ยวกับการนำเขาทางเรือ แต่  
 ง่ายกว่าคือ สำหรับสิ่งของที่มีราคาหีบห่อละไม่เกิน ๑๐๐ บาท ใ้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษี <sup>๑๖</sup>  
 ส่วนสิ่งของที่มีโชสินค้าและมีราคาไม่เกิน ๓,๐๐๐ บาท เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะเปิดตรวจฉาจำเป็น  
 และประเมินอากรมอบให้พนักงานไปรษณีย์นำไปจ่ายให้แก่ผู้รับและเก็บอากรมาแทนหรือถ้า เป็น  
 สินค้าหรือมีราคาเกิน ๓,๐๐๐ บาทหรือจำต้องปฏิบัติพิธีการอย่างใด พนักงานศุลกากรจะแจ้ง  
 ให้ผู้รับมาปฏิบัติพิธีการศุลกากรเอง ทางกรมไปรษณีย์โทรเลขเมื่อได้รับของมาจากศุลกากร  
 แลจะออกใบแจ้งความส่งให้แก่ผู้รับสิ่งของนั้นมารับของ ณ ที่ทำการไปรษณีย์ในท้องที่ที่ผู้รับ  
 อาศัยอยู่ หรือ ณ ที่ทำการศุลกากร ในกรณีที่ได้ประเมินเงินอากรไว้แล้ว ผู้รับจะต้องชำระ  
 อากรตามที่ปรากฏในใบแจ้งความไปรษณีย์ภักดิ์หรือพัสดุไปรษณีย์ให้แก่เจ้าหน้าที่ไปรษณีย์ ถ้าจะ  
 โต้แย้งเรื่องราคาหรืออย่างใดก็จะต้องทำให้เป็นเรื่องราวส่งผ่านมาจนถึง เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้  
 ประเมินอากร หรือถ้าไม่รับก็ให้บันทึกไว้เพื่อจะได้จัดการต่อไปตามคำสั่งของผู้ฝากหรือส่งคืน  
 ทางในการประเมินอากรสำหรับสิ่งของที่ส่งมาทางไปรษณีย์โดยปกติคือหลักฐานจากใบแจ้งราคา  
 หรือเอกสารอื่น ๆ ที่ติดมากับสิ่งของนั้นจากต่างประเทศเป็นเกณฑ์ โดยอนุโลมถือว่าเป็นราคา  
 อันแท้จริงของสิ่งของนั้น เว้นแต่จะเห็นว่าไม่ถูกต้องจึงจะทำการประเมินใหม่ให้เหมาะสม <sup>๑๗</sup>

๑๕

002713

กฎหมายศุลกากรพิติปินส์ มาตรา ๑๐๐๓ "อากาศยานจะต้องลง ณ สนามบิน  
 ระหว่างประเทศเท่านั้น

กฎหมายศุลกากรญี่ปุ่น มาตรา ๑๕ "...อากาศยานจะต้องลง ณ สนามบินศุลกากร  
 เท่านั้น

กฎหมายศุลกากรเกาหลี มาตรา ๔๔ "เรือต่างประเทศหรืออากาศยานต่างประเทศ  
 จะเข้าหรือออกจากที่ใด ๆ ที่ไม่ใช่ท่าเปิดไม่ใด เว้นแต่จะได้รับอนุมัติจากประธานาธิบดี

<sup>๑๖</sup>พระราชกำหนดพิทักษ์ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๐๓ ภาคที่ ๔ ประเภทที่ ๑๒ "ของที่ส่งเขา  
 มาในราชอาณาจักรทางไปรษณีย์ ซึ่งแต่ละหีบห่อมีราคาไม่เกินหนึ่งร้อยบาท" ใ้รับยกเว้นอากร

๑๗

ประมวลขอมบังคับศุลกากรขอ ๑๑๕๕ (๕๔ - ๕๗)

ซึ่งวิธีปฏิบัติโดยถือราคาตามใบแจ้งราคาจากต่างประเทศนี้ ในอิสราเอลก็ยอมรับว่าให้ใช้ เป็นราคาของสิ่งของนั้น ๆ ได้เช่นกัน ๑๘

ในต่างประเทศนั้น การชำระเงินค่าภาษีศุลกากรสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาทาง ไปรษณีย์อาจชำระได้เป็นเงินสด หรือแสตมป์ก็ได้ ทั้งนี้เพื่อความสะดวกแก่ผู้รับ ซึ่งบท บัญญัติดังกล่าวนี้มีในกฎหมายศุลกากรของ เกาหลี และญี่ปุ่น ๑๙

กฎหมายต่างประเทศที่มีบัญญัติถึง เรื่องการนำเข้าทางไปรษณีย์ไว้โดยเฉพาะแบบ ไทยแยกต่างหากจากบทบัญญัติเรื่องการนำเข้าโดยทั่วไปได้แก่ สิงคโปร์, ญี่ปุ่น, เกาหลี และอิสราเอล ส่วนประเทศอื่น ๆ ใช้กฎข้อบังคับทั่วไปสำหรับการนำเข้าทางไปรษณีย์

ในการนำเข้าทางไปรษณีย์มีปัญหาที่พึงพิจารณาอยู่ ๒ ข้อคือ

- ก. ปัญหาว่าทางศุลกากรจะเปิดจดหมายส่วนหนึ่งที่ส่งมาจากต่างประเทศได้หรือไม่
- ข. ปัญหาว่าการประเมินอากรสำหรับสิ่งของที่ส่งมาทางไปรษณีย์ชั่งกับมาตรา ๑๐ ทวิหรือไม่

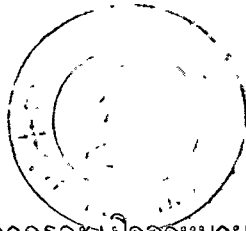
๑๘ กฎหมายศุลกากรอิสราเอล มาตรา ๓๕"ก. สินค้าที่นำเข้ามาทางไปรษณีย์แบบสำแดง หรือฉลากที่คิดหรือมีในหีบห่อภายใต้กฎข้อบังคับทางไปรษณีย์ตามอนุมัติของอธิบดี กรมศุลกากร อาจถือเป็นแบบการนำเข้า (Entry) ตามกฎหมายนี้ได้ และจำนวน ราคา หรือข้อความ อื่น ๆ ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับสินค้านั้นที่มีอยู่ในแบบฟอร์ม ฉลาก และลงนามโดยผู้ส่งอาจถือเป็น หลักฐานในการประเมินอากรได้"

๑๙ กฎหมายศุลกากรเกาหลี มาตรา ๑๕๔ "การชำระภาษีศุลกากรสำหรับพัสดุไปรษณีย์  
๑. ผู้ที่ไ้รับใบแจ้งให้ชำระค่าภาษีตามกล่าวแล้วจะต้องชำระค่าภาษี เป็นแสตมป์ ( Revenue Stamp ) หรือเงินสดตามข้อกำหนดในประกาศของประธานาธิบดี)

๒. ...."

กฎหมายศุลกากรญี่ปุ่น มาตรา ๘๗ "การจ่ายค่าภาษีศุลกากรสำหรับพัสดุไปรษณีย์

๓. ผู้ใดที่ประสงค์จะรับของจะต้องจ่ายแสตมป์ ( Stamp ) เท่ากับราคาภาษีใน เวลาที่รับพัสดุไปรษณีย์ ..."



ก. ปัญหาทางศุลกากรจะเปิดจดหมายส่วนตัวที่ส่งมาจากต่างประเทศได้หรือไม่ ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๘ มาตรา ๓๗<sup>๒๐</sup> ได้ให้อำนาจพนักงานศุลกากรที่จะเปิดห่อพัสดุไปรษณีย์ได้ แต่สำหรับจดหมายนั้น พนักงานศุลกากรมีอำนาจจักไว้เพื่อรอให้ผู้รับมาเปิดค่อนหน้าพนักงานศุลกากรเท่านั้น จะเปิดเองโดยพลการไม่ได้ ซึ่งกฎหมายผู้ป้อนก็ให้มีบทบัญญัติห้ามไว้โดยเด็ดขาด<sup>๒๑</sup> เช่นกัน

ข. ปัญหาว่าการประเมินอากรสำหรับสิ่งของที่ส่งมาทางไปรษณีย์ขัดกับมาตรา ๑๐ ทวิหรือไม่

ทั้งนี้เนื่องจากในทางปฏิบัติเจ้าหน้าที่ของกรมไปรษณีย์ ๆ จะเก็บรวบรวมถุงเมล็ดต่าง ๆ จากต่างประเทศนำมาเปิดรวมกันเป็นระยะ ๆ ตามกำหนดเวลาเปิดถุงเมล็ดของกรมไปรษณีย์โทร เลขและจัดทำบัญชีรายการไปรษณีย์ภัณฑ์ขึ้นรวมกันเป็นคราว ๆ ไป โดยไม่ได้คำนึงว่าไปรษณีย์ภัณฑ์รายใดนำเข้ามาโดยยานพาหนะสำใด มาถึงเวลาใด ฉะนั้นจึงทำให้ไม่ทราบเวลานำเข้าที่แท้จริงของของทางไปรษณีย์เหล่านั้น และเวลาเปิดถึงเมล็ดดังกล่าวก็เป็นเวลาหลังจากที่ไปรษณีย์ภัณฑ์ดังกล่าวได้ถูกนำเข้ามาในราชอาณาจักรแล้ว ซึ่งย่อมไม่ใช่เวลานำเข้าที่แท้จริงตามมาตรา ๔๑ ที่บัญญัติว่า

<sup>๒๐</sup> พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๘ มาตรา ๓๗ "พนักงานเจ้าหน้าที่อาจตรวจห่อพัสดุไปรษณีย์ที่เข้ามาหรือออกไปจากพระราชอาณาจักรได้ และถ้ามีความสงสัยอาจจักห่อจดหมายใด ๆ ไว้ ณ ศุลกากรสถานใดจนกว่าผู้ส่งและผู้มีชื่อที่จะรับจะได้ออก ทำให้เป็นที่พอใจว่าไม่มีของที่ยังมิได้เสียค่าภาษีหรือที่ต้องจำกัดของห้ามในห่อนั้น การที่ศุลกากรจะตรวจห่อไปรษณีย์นี้จะกระทำ ณ ที่ทำการไปรษณีย์หรือที่ศุลกากรสถานใดก็ได้"

<sup>๒๑</sup> กฎหมายศุลกากรผู้ป้อน มาตรา ๗๖ "...๒ ในการตรวจสินค้าที่นำเข้ามาทางไปรษณีย์เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะไม่ละเมิดสิทธิส่วนตัวในจดหมายส่วนตัว... ๆ"

"... ท่านให้ถือว่าการนำของเข้ามาเป็นอันสำเร็จ แต่ขณะที่เรือซึ่งนำของเช่นนั้นได้เข้ามาในเขตท่าที่จะถ่ายของจากเรือหรือท่ามีข้อที่ส่งของถึง..."

ในการประเมินราคาและอากรแก่ไปรษณีย์ภัณฑ์เจ้าหน้าที่ศุลกากรก็ประเมินโดยถือราคาสภาพและพิกัดอัตราในวันเปิดถุงเมล็ดเป็นเกณฑ์ ไม่ได้ถือเวลานำเข้าที่แท้จริง เพราะไม่ทราบเวลาที่แน่นอน ซึ่งการประเมินดังกล่าวจึงถือเอาว่าขัดกับมาตรา ๑๐ ทวิที่กล่าวว่า

"... ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียค่าภาษีสำหรับของที่นำเข้ามาเกิดขึ้นในเวลาที่น่าจะสำเร็จ ภายใต้มัจจกัมกับมาตรา ๘๗ และมาตรา ๘๘ การคำนวณค่าภาษีให้ถือตามสภาพของราคาของ และพิกัดอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่ความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียค่าภาษีเกิดขึ้น..."

ซึ่งในกรณีปัญหาข้างกล่าวนี้ ทางอิสราเอลและสิงคโปร์<sup>๒๒</sup> ได้กำหนดไว้โดยเฉพาะสำหรับนำเข้าทางไปรษณีย์ว่า ให้เสียภาษีตามพิกัดอัตราที่เป็นอยู่ในเวลาที่ทำการประเมินอากร ณ ที่ทำการไปรษณีย์นั้น ๆ

ในกรณีประเมินอากรสำหรับสิ่งของที่นำเข้ามาทางไปรษณีย์นี้เนื่องจากลำบากที่จะกำหนดเวลาให้แน่นอนลงไปว่าไปรษณีย์ภัณฑ์ชิ้นใดนำเข้ามาโดยยานพาหนะใด เวลาใด ตามแบบการนำเข้าทั่ว ๆ ไป เพราะมีจำนวนมากด้วยกัน และเพื่อมิให้ขัดกับกฎหมายมาตรา ๑๐ ทวิ

<sup>๒๒</sup> กฎหมายศุลกากรอิสราเอล มาตรา ๑๒๔ "... ในกรณีนำเข้าทางไปรษณีย์ต้องเสียภาษีตามพิกัดอัตราที่มีผลบังคับ ณ เวลาที่มีการประเมินภาษี โดยเจ้าหน้าที่ ณ ที่ทำการไปรษณีย์"

กฎหมายศุลกากรสิงคโปร์ มาตรา ๒๐ ข้อ ข. "กรณีสินค้านำเข้าทางไปรษณีย์ให้ใช้พิกัดอัตราศุลกากรและราคาสินค้าในวันที่เจ้าพนักงานได้ประเมินภาษี..."



ข้าพเจ้าเห็นว่าสมควรจะไต่บัญญัติ กฎหมายเพิ่มขึ้นให้ถือเวลาเบ็ดเสร็จ เมล็ด เป็นเกณฑ์สำหรับการนำเขาทางไปรษณีย์ ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติและไม่ขัดกับกฎหมายที่มีอยู่แล้ว

๑.๓ เวลาที่ถือว่าการนำเขาสำเร็จลง

ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๕ มาตรา ๔๑ การนำเขาถือว่าสำเร็จลงเมื่อเรือที่บรรทุกสินค้าใดเข้ามาในเขตท่าที่จะถ่ายของจากเรือ หรือท่าที่มีชื่อส่งของถึงคำว่า เขตท่าในที่นี้หมายถึงเขตศุลกากรของที่ที่นำเขา ไม่ใช่อาณาเขตของท่าเรือแห่งนั้น เพราะเขตศุลกากร ณ ท่าหรือที่ที่นำเขาจะมีบริเวณกว้างกว่าอาณาเขตของท่าเรือหรือที่ที่นำเขาแห่งนั้น เช่น ศุลกากรเขตของท่ากรุงเทพฯ คือแม่น้ำเจ้าพระยาภายในเขตต่อไปนี้ คานเหนือจากเสาหินเหนือปากคลองบางกระบือเป็นเส้นตรงไปยังจุดที่ไกลที่สุดบนฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม คานใต้เขตที่ทอดเรือนอกสันคอน แต่เขตท่ากรุงเทพฯและที่ทอดเรือของท่ากรุงเทพฯเขตที่ ๑ มีบริเวณดังนี้คือ คานเหนือตั้งแต่ปากคลองบางกระบือคานเหนือตำบลถนนนครชัยศรี อำเภอคูสิต พระนครเป็นเส้นฉากตรงไปยังฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม คานใต้ตั้งแต่ปากคลองวัดคลองใหม่คานเหนือ ตำบลบางโพธิ์บาง อำเภอยานนาวา พระนคร เป็นเส้นฉากตรงไปยังฝั่งแม่น้ำตรงกันข้าม ๒๓ ฉะนั้นจะเห็นได้ว่าขณะที่เรือต่างประเทศใดเข้ามาถึงเขตที่ทอดเรือภายนอกสันคอนและยังไม่ได้เข้ามาถึงเขตจอดเรือของท่ากรุงเทพฯ ก็ถือว่าได้เข้ามาถึงเขตท่า ตามความหมายของมาตรา ๔๑ นี้แล้ว เพราะขณะนั้นเรือโคอยู่ในเขตศุลกากรแล้วและต้องนับว่าการนำเขาสำเร็จลงในเวลาที่เรือมาถึงเขตที่ทอดเรือนอกสันคอนดังกล่าว

ส่วนการนำเขาทางบกนั้น พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๕ มาตรา ๒๑ "พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การนำของ เขาและ ส่งของออก หรือการค้าอย่างใด ๆ ข้ามแดนแห่งพระราชอาณาจักรทางบก เสมอกันกับการค้าทางทะเลและบทบัญญัติ การบังคับและ

๒๓๓ ประมวลขอบังคับศุลกากรขอ ๔๐๖ - ๔๐๗

โทษนูโทษทั้งปวงในพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การค้าข้ามแดนทางบกตามที่จะพึงใช้ได้...”

ฉนั้นการนำเข้าทางบกก็ถือว่าสำเร็จลงเมื่อนำของข้ามพรมแดนเข้ามาในอาณาเขตของประเทศไทย แมวว่าขณะนั้นจะยังนำของมาไม่ถึงด่านศุลกากรก็ตาม นอกจากนี้กฎหมายยังให้อำนาจแก่พนักงานศุลกากรที่จะตรวจขยวดยานหรือเรือ หรือของที่ขนส่งใ้กายในรัศมี ๕๐ กิโลเมตรจากเขตแดนทางบก <sup>๒๔</sup> อีกด้วย

การนำเข้าทางอากาศ เมื่ออากาศยานบินเข้ามาถึงเขตอากาศเหนือราชอาณาจักรก็ถือว่าได้อยู่ในประเทศไทยแล้ว ทั้งนี้เพราะตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๔๘๐ มาตรา ๓ ให้อีกว่า "เขตน่านน้ำสยาม" ตามความหมายในพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๘ หมายถึง "เขตแห่งราชอาณาจักร และอากาศเหนือราชอาณาจักร" ฉนั้นเมื่ออากาศยานบินลงสู่อาณาเขตของประเทศไทย เขามาก็ถือว่าเข้ามาในประเทศไทยแล้ว แต่การนำเข้าจะถือว่าสำเร็จลงก็ต่อเมื่ออากาศยานได้เข้ามาถึงเขตท่าที่จะถ่ายของจากอากาศยานหรือท่าที่มีชื่อส่งของถึง โดยอนุโลมตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๘ เช่นกัน เพราะตามมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๔๘๐ กำหนดไว้ในเพียงที่เกี่ยวกับการเดินอากาศ คำต่อไปนี้ซึ่งใช้ในพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๘ ให้ความหมายดังต่อไปนี้คือ "ท่า" ให้มีความหมายรวมถึงสนามบินศุลกากร ฉนั้นการนำเข้าจะ

---

<sup>๒๔</sup> พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๔๘๐ "...เมื่อพนักงานเรียกร่องในเวลาหรือที่ใด ๆ ภายในระยะ ๕๐ กิโลเมตรจากเขตแดนทางบก ต้องหยุดและยอมให้พนักงานนั้นตรวจขยวดยานหรือเรือ และของที่ขนส่งท่าบัญญัติของนั้น ๆ และตรวจเอกสารใด ๆ ซึ่งต้องมีกำกับของนั้น ๆ ตามความในพระราชบัญญัตินี้ หรือพระราชบัญญัติอื่น... ๆ"

ถือว่าสำเร็จ เมื่ออากาศยานเข้ามาถึงสนามบินศุลกากรที่จะขนถ่ายสินค้าหรือมีชื่อส่งของถึง  
สำหรับในต่างประเทศ เวลาที่ถือว่าการนำเข้าสำเร็จลงทางเรืออาจแบ่งออก  
ได้เป็น ๒ ระบบคือ

- ๑. ระบบที่ ๑ ถือว่าการนำเข้าสำเร็จลง นับแต่เรือที่บรรจุทุกสินค้าเข้ามาใน  
อาณาเขตประเทศ โคกแกประเทศ คานากา, ฟิลิปปินส์ ๒๕
- ๒. ระบบที่ ๒ ถือว่าการนำเข้าสำเร็จลงนับแต่เรือที่บรรจุทุกสินค้าเข้ามาใน  
อาณาเขตที่จะถ่ายสินค้าโคกแกไทย, อิสราเอล, อังกฤษ ๒๖

ส่วนการนำเข้าทางบกนั้น ทุกประเทศถือว่าการนำเข้าสำเร็จลงทันทีนับแต่เวลา  
ที่สินค้าขนข้ามพรมแดนเข้ามา

๒๕ กฎหมายศุลกากรคานากา มาตรา ๑๐๐ "การนำเข้าของสินค้าใด ๆ ถ้าหากทำ  
ทางทะเล, ชายฝั่งหรือโดยการเดินเรือภายในประเทศในเรือลำใด ๆ จะถือว่าได้นำเข้า  
สมบูรณ์ตั้งแต่สินค้าดังกล่าวได้ถูกนำเข้ามาในอาณาเขตของคานากา  
และถ้า เป็นการปฏิบัติทางบกก็นับแต่เวลาที่สินค้าดังกล่าวได้ถูกนำเข้ามาในอาณา  
เขตของคานากา"

กฎหมายศุลกากรฟิลิปปินส์ มาตรา ๑๒๐๒ "การนำเข้าเริ่มต้นเมื่อเรือหรืออากาศ  
ยานที่นำสินค้าเข้ามาได้เข้ามาในอาณาเขตอำนาจศาลของฟิลิปปินส์โดยมีจุดประสงค์เพื่อขน  
ถ่ายสินค้าที่นำมา"

๒๖ กฎหมายศุลกากรอิสราเอลมาตรา ๑๔๔ "เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำเข้าในกรณี  
จำเป็นจะต้องกำหนดเวลาในการนำเข้าสำหรับสินค้าใด เวลาคงกล่าวจะโคกแกเวลาซึ่งเรือ  
ซึ่งนำสินค้าดังกล่าวได้เข้ามาภายในอาณาเขตท่า ซึ่งเรือดังกล่าวจะต้องขนถ่ายสินค้า  
ในกรณีที่มีการนำเข้าทางอื่นนอกจากทางทะเล เวลาในการนำเข้าก็โคกแกเวลา  
ที่สินค้าโคกแกข้ามพรมแดนมา"

การนำเขาทางอากาศแบ่งได้เป็น ๒ ระบบคือ

๑. ระบบที่ ๑ ถือว่าการนำเขาสำเร็จนับแต่อากาศยานลงลำพรมแดนเข้ามาได้แก่อิสราเอล, ฟิลิปปีนส์
๒. ระบบที่ ๒ ถือว่าการนำเขาสำเร็จนับแต่เวลาที่อากาศยานลงจอดในประเทศนั้น ๆ ได้แก่ อังกฤษ, สิงคโปร์, แต่สำหรับไทยเพียงแต่อากาศยานมาถึงเขตท่าหรือสนามบินปฏิบัติการที่จะถ่ายของจากอากาศยาน ก็ถือว่าการนำเขาสำเร็จแล้ว

๕.๖ กฎหมายศุลกากรอังกฤษมาตรา ๗๕ "เวลาในการนำเขาได้แก่

- ๑) ในกรณีสินค้านำมาทางทะเล ได้แก่เวลาที่เรือซึ่งบรรทุกสินค้านั้นได้เข้ามาในอาณาเขตของท่าเรือ
- ๒) ในกรณีนำเขาทางอากาศยาน ได้แก่เวลาที่อากาศยานลงจอดในอังกฤษ หรือเวลาที่สินค้าได้ขนถ่ายแล้วแต่เวลาใดจะเริ่มก่อนกัน
- ๓) ในกรณีสินค้านำมาทางบก ได้แก่เวลาที่สินค้าถูกนำข้ามแดนเข้าไปในไอร์แลนด์เหนือ

๒๗ กฎหมายศุลกากรสิงคโปร์ มาตรา ๒๓

- ๑) การนำเขาทางทะเล มีผลเมื่อเวลาที่พาหนะที่บรรทุกสินค้าได้เข้ามาในอาณาเขตท่าของสิงคโปร์ ซึ่งสินค้าเหล่านั้นจะขนถ่ายลงที่นั่น
- ๒) ในกรณีนำเขาทางถนนหรือทางรถไฟ เวลาในการนำเขาได้แก่เวลาที่สินค้าเหล่านั้นได้เข้ามาในสิงคโปร์
- ๓) ในกรณีนำเขาทางอากาศ ได้แก่เวลาที่อากาศยานได้ลงจอด ณ สนามบินปฏิบัติการ
- ๔) ในกรณีนำเขาจากเขตปกครองพิเศษ ได้แก่เวลาที่สินค้านั้นเข้ามาในอาณาเขตปฏิบัติการ..."