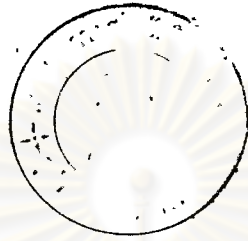


ความรับผิดชอบในคำปรึกษาเขาตามกฎหมายศาลกกร



นาย โชคชัย กุลประภา

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

แผนกวิชานิติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. ๒๕๕๗

002713

I 15548954

LIABILITY TO THE PAYMENT OF IMPORT DUTY ACCORDING  
TO CUSTOMS LAW

MR. CHOCKCHAI KULPRAPHA

A Thesis Submitted in Partial Fullfilment of the Requirement  
for the Degree of Master of Laws

Department of Law

Graduate School

Chulalongkorn University

1974

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้  
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

*สมาน งามใจ*  
.....

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

คณะกรรมการตรวจวิทยานิพนธ์

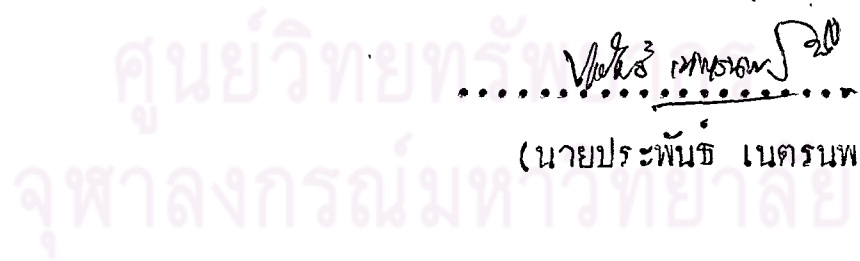
*ดร. อุกฤษ มงคลนาวิน*  
..... ประธานกรรมการ

(ดร. อุกฤษ มงคลนาวิน )

*นายสนั่น เกตุทัต*  
..... กรรมการ  
(นายสนั่น เกตุทัต)

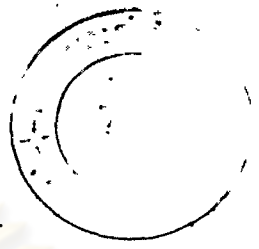
*นายประพันธ์ เนตรนพรัตน์*  
..... กรรมการ  
(นายประพันธ์ เนตรนพรัตน์)

ผู้ควบคุมการวิจัย นายสนั่น เกตุทัต



หัวข้อวิทยานิพนธ์      ความรับผิดชอบในคามภาชีษาเขาตามกฎหมายศุคกฤกร  
 ชื่อ                              นายโชคชัย กุดประภา              แผนกวิชานิติศาสตร์  
 ปีการศึกษา                      ๒๕๖๒

บทคัดย่อ



๑. กรณีศึกษาการนำเข้าสำเร็จลง

การนำสินค้าต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยนั้น อาจทำได้ทั้งทางบก,ทางทะเล และทางอากาศ ตลอดจนทางไปรษณีย์ ในการนำเข้าทางบกนั้นเพื่อสะดวกแก่การควบคุม ประเทศส่วนใหญ่จึงได้กำหนดเส้นทางสำหรับนำสินค้าเข้ามาในประเทศไทยไว้ โดยเฉพาะเรียกว่าทางอนุมัติ ซึ่งอาจเป็นถนนหรือทางรถไฟระหว่างประเทศก็ได้

ส่วนเวลาที่ถือว่าการนำเข้าจะสำเร็จลงเมื่อใดนั้น ในแต่ละประเทศก็แตกต่างกัน คือ

ก. ในคานการนำเข้าทางทะเลมี ๒ ระบบคือ  
 ระบบที่ ๑ ถือว่าการนำเข้าสำเร็จลงนับแต่เรือที่บรรจุทุกสินค้านำเข้ามาในอาณาเขต ประเทศ ได้แก่ประเทศคานาคา,ฟิลิปปินส์

ระบบที่ ๒ ถือว่าการนำเข้าสำเร็จ นับแต่เรือที่บรรจุทุกสินค้านำเข้ามาในอาณาเขตทาง ที่จะถ่ายสินค้าได้แก่ ไทย, อิสราเอล, อังกฤษ, สิงคโปร์

ข. ในคานการนำเข้าทางบก ทุกประเทศถือถือว่าการนำเข้าจะสำเร็จลงทันทีนับ แต่เวลาที่สินค้านำเข้ามาพรมแดนเข้ามา

ค. ในคานการนำเข้าทางอากาศมี ๒ ระบบคือ  
 ระบบที่ ๑ ถือว่าการนำเข้าสำเร็จนับแต่อากาศยานลงลำพรมแดนเข้ามา ได้แก่ อิสราเอล, ฟิลิปปินส์

ระบบที่ ๒ ถือว่าการนำเข้าสำเร็จนับแต่เวลาที่อากาศยานลงจอดในประเทศใดก็ได้ อังกฤษ, สิงคโปร์ แต่สำหรับไทยเพียงแต่อากาศยานมาถึงเขตท่าหรือสนามบินศุลกากรที่จะถ่ายของจากอากาศยาน ก็ถือว่าการนำเข้าสำเร็จแล้ว

## ๒. ผู้มีหน้าที่เสียภาษี

กฎหมายศุลกากรของแต่ละประเทศกำหนดตัวผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการชำระค่าภาษีศุลกากรไว้ไม่เหมือนกัน โดยแบ่งได้เป็น ๒ ระบบคือ

ระบบที่ ๑ กำหนดให้เฉพาะบุคคลจำพวกหนึ่งเท่านั้นที่จะเสียภาษีศุลกากรได้ ได้แก่ จีน,<sup>๑</sup> ฮองกง, ฟิลิปปินส์

ระบบที่ ๒ กำหนดบุคคลที่มีสิทธิและหน้าที่ในการเสียภาษีศุลกากรไว้หลายคนด้วยกัน ได้แก่ คานาดา, อังกฤษ, ญี่ปุ่น, เกาหลี, อิสราเอล, ไทย

ในด้านการนำสินค้าออกไปจากการควบคุมของศุลกากรนั้น ผู้มีสิทธิที่จะมาติดต่อทำพิธีการศุลกากรได้ในแต่ละประเทศกำหนดไว้ต่างกัน โดยอาจแยกได้เป็น ๒ ระบบคือ

ระบบที่ ๑ กำหนดให้เฉพาะบุคคลที่ประกอบอาชีพเป็นนายหน้าศุลกากรเท่านั้นที่จะมารับจ้างทำพิธีการศุลกากรให้แก่บุคคลทั่วไปได้ ได้แก่ จีน, อิสราเอล, คานาดา, เกาหลี ฟิลิปปินส์

ระบบที่ ๒ ไม่ได้กำหนดให้นายหน้าศุลกากรเท่านั้นที่จะมารับจ้างทำพิธีการศุลกากรให้แก่บุคคลทั่วไปได้ ได้แก่ ไทย, สิงคโปร์

## ๓. การคำนวณค่าภาษีศุลกากรตามมาตรา ๑๐ ทวิ

ในการคำนวณค่าภาษีสำหรับสินค้าต่างประเทศนั้น มีหลักที่ต้องนำมาพิจารณา ๓ ด้านด้วยกันคือ ในด้านสภาพของ, ราคาของและพิภคอัตราศุลกากรซึ่งในแต่ละประเทศก็มีหลักในทางปฏิบัติแตกต่างกันไปคือ

<sup>๑</sup> จีน หมายถึงจีนไต้หวัน (Republic of China )

ก. ในด้านสภาพของกฎหมายศุลกากรของประเทศต่าง ๆ ส่วนใหญ่ถือสภาพในขณะนำเข้าเป็นเกณฑ์ ส่วนในเรื่องการลดหย่อนภาษีให้สำหรับความเสียหายที่เกิดหลังการนำเข้านั้นมี ๒ ระบบคือ

๑. ระบบที่ ๑ ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรให้ในกรณีที่มีความเสียหายนั้นไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ หรือเกิดจากอุบัติเหตุหรือเหตุสุดวิสัยเท่านั้น ได้แก่ ไทย จีน, อิสราเอล, เกาหลี, ญี่ปุ่น

๒. ระบบที่ ๒ ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรให้ สำหรับสินค้าที่แตกหักเสียหายโดยพิจารณาเป็นกรณี ๆ ไป ได้แก่ฟิลิปปินส์, คานาดา,

ข. ในด้านราคาสินค้า ในเกือบทุกประเทศถือราคา ซี.ไอ.เอฟ เป็นหลัก ยกเว้นคานาดาที่ถือราคา เอฟ.ไอ.บี เป็นหลัก ส่วนเวลาที่ใช้ในการกำหนดราคาสินค้าของประเทศต่าง ๆ นั้นแบ่งเป็น ๒ ระบบคือ

๑. ระบบที่ ๑ ถือราคาสินค้าที่เป็นอยู่ในเวลาที่นำเข้าในประเทศผู้นำเข้าเป็นเกณฑ์ ได้แก่ อังกฤษ, สิงคโปร์, อิสราเอล, ไทย

๒. ระบบที่ ๒ ถือราคาสินค้าที่เป็นอยู่ในเวลาที่ส่งออกในประเทศผู้ส่งออกเป็นเกณฑ์ ได้แก่ ญี่ปุ่น, ฟิลิปปินส์, เกาหลี, จีน

ส่วนในกรณีที่ไม่สามารถทราบราคาสินค้าได้ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ในแต่ละประเทศต่างก็กำหนดวิธีการกำหนดราคาในท้องตลาดขึ้นโดยอาศัยการเทียบราคากับสินค้าชนิดเดียวกันหรือคล้ายกันที่เคยนำเข้ามาในเวลาใกล้เคียงกันเป็นเกณฑ์ หรือใช้ราคาขายของสินค้าในประเทศเป็นเกณฑ์และหักลดหย่อนค่าภาษีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ให้ตามสมควร เป็นต้น

ค. ในด้านพิธีศุลกากร ในบางประเทศใช้ระบบพิธีศุลกากรที่เรียกเก็บตามราคาสินค้าอย่างเดียวเช่นจีน แต่ประเทศส่วนใหญ่ใช้ระบบพิธีศุลกากรผสมคือ เก็บทั้งตามราคาและตามสภาพ

ส่วนเวลาที่ใช้กำหนดพิธีศุลกากรของแต่ละประเทศอาจแบ่งได้เป็น ๒ ระบบ

ระบบที่ ๑ ถือเวลานำเข้าเป็นเกณฑ์ ได้แก่ ญี่ปุ่น, คานากา, ฟิลิปปินส์, อังกฤษ, เกาหลี, ไทย

ระบบที่ ๒ ไม่ถือวันนำเข้าเป็นเกณฑ์คือ อิสราเอลถือวันที่ชำระภาษีศุลกากรเป็นเกณฑ์ ส่วนสิงคโปร์ถือวันที่ขนย้ายสินค้าออกจากคลังสินค้าเป็นหลัก

#### ๔. ขอยกเว้นของมาตรา ๑๐ ทวิ

ขอยกเว้นมี ๒ กรณีคือ

ก. กรณีเก็บของไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บน รั้งใช้พิกัดอัตราศุลกากรในเวลาที่น่าส่งออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนเป็นเกณฑ์ ส่วนสภาพของนั้นใช้สภาพขณะนำเข้าเก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บนเป็นหลัก

ข. ตามมาตรา ๑๐ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๐๓ รั้งให้ถือสภาพของ ราคาของ และอัตราอากรที่เป็นอยู่ในวันโอน หรือนำไปใช้อย่างอื่นหรือวันที่สิทธิได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรสิ้นสุดลง สำหรับสินค้าหรือบุคคลบางประเภทที่มีสิทธิได้รับยกเว้น หรือลดหย่อนภาษีศุลกากรตามกฎหมาย

ศูนย์วิจัยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Thesis Subject : The Liability of the Payment of Import Duty  
According to Customs Law

Name : Nai Chockchai Kulprapha Faculty of Law

Year of Education : B.E. 2516

### ABSTRACT

#### 1. In case the importation recognized to have had effect

The importation of foreign goods into Thailand can be made in three ways, i.e. by land, by sea and by air including the post. As regards the importation by land, the State fixes the route by which such goods can enter the country under supervision of the Authority. It is especially called "approved route", which may be an international road or railway in use.

As regards the time at which the importation shall be deemed to have had effect, each country acts differently for this matter as follows :-

A. As regards the importation by sea, there are two systems in use, i.e.

1) The first system: The importation shall be deemed to have had effect at the time when the vessel or ship has entered the boundary of the country, such as Canada and Philippines.

2) The second system: The importation shall be deemed to have had effect at the time when the vessel or ship has arrived within the limits of the port of discharge such as Thailand, Israel and England.

B. As regards the importation by land, every country takes principle that the importation is recognized to have had effect immediately at the time when the goods have entered the boundary of the country.



C. As regards the importation by air, there are two systems in use, i.e.

1) The first system : The importation shall be deemed to have had effect at the time when the aircraft has entered the frontier of the country, such as Israel and Philippines.

2) The second system : The importation shall be deemed to have had effect at the time when the aircraft has landed in the country, such as England and Singapore.

But for Thailand when the aircraft has only arrived within the limits of the port or the appointed airport of discharge the importation shall be deemed to have had effect.

2. The person liable to pay duty

As regards the status of the person liable to pay duty, Customs Law of each country differs attractively and it can be divided into two systems, i.e.

1) The first system : Authorizing only a certain group of persons to pay duty to Customs House, such as China<sup>1</sup> Hong Kong and Philippines.

2) The second system : Authorizing many persons to have right and duty to make payment to Customs House, such as Canada, England, Japan, Korea, Israel and Thailand.

As regards the clearing of the goods from the control of Customs House, each country acts differently in selecting the person to transact the business with Customs House. It may be divided into two systems, i.e.

1

China : It means Republic of China

1) The first system : Authorizing only the persons of a certain occupation called Customs Broker, who will be employed to transact the business with Customs House on behalf of other persons, such as China, Israel, Canada, Korea and Philippines.

2) The second system : Nothing mentioned that only Customs Broker can do the job; therefore any person can apply to do it, such as Thailand and Singapore.

3. The computing of duty payable according to Section 10 bis

In computing the duty payable for foreign goods there are three particular facts to be considered together as principle, namely the value, nature of the goods and the Tariff. For all these, each country acts differently in practice as follows :-

A. As regards the nature of the goods, Customs Law of most countries takes the nature of the goods at the time when it is imported as basis for calculation. If there is any reduction in duty for damages done after having been imported, there are two systems to consider, i.e.

1) The first system : Exemption or reduction of duty shall be granted in case that the damages done cannot be avoided or accidentally occurred or only by force majeure, such as Thailand, China, Israel, Korea and Japan.

2) The second system : Exemption or reduction of duty shall be granted only to the broken or damaged goods under consideration, taken case by case as it may be, such as Philippines and Canada.

B. As regards the value of the goods, most countries take C.I.F. price as basis, except Canada which takes F.O.B. With reference to the time used to determine the value of the goods, the countries are divided into two systems, i.e.

1) The first system : Take the value of the goods as it may be at the time when they are imported into the country of the importer as basis, such as England, Singapore Israel and Thailand.

2) The second system : Take the value of the goods as it may be at the time when they are exported from the country of the exporter as basis, such as Japan, Philippines Korea and China.

In case it is impossible to get the value of the goods by whatever means, each country will determine a method to get the value of the goods from the market by comparing with the price of the goods of the same kind or similar which were formerly or recently imported into the country or taking the selling price of the goods in the country by deducting duty and some other reasonable expenses for it in order to use as a basis for calculation.

C. As regards the Tariff, some country uses only the ad valorem rate of the duty such as China, but most countries take mixed rate, i.e. either the ad valorem or the specific rate of the duty. With regard to the time used to determine the rate of duty of Customs House the countries are divided into two systems, i.e.

1) The first system : Take the importation time as basis, such as Japan, Canada, Philippines, England, Korea and Thailand.

2) The second system : The importation time is not used as basis. Israel takes the date of payment of duty as basis, while Singapore chooses the basis day to be the date of clearing the goods from the warehouse.

#### 4. Exception in Section 10 bis

There is exception in two cases, i.e.

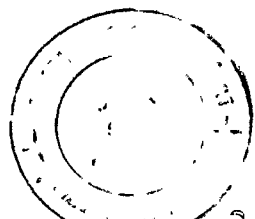
A. In case the goods are kept in the bonded warehouse, it takes the rate of duty at the time when the goods are taken away from the bonded warehouse. Regarding the nature of the goods, it shall be the nature of the goods at the time when they are admitted to be kept in the bonded warehouse as principle.

B. Section 10 of Customs Tariff B.E. 2503 states that nature of the goods, the value of the goods and the Tariff shall be taken as principle at the time when such goods are transferred or used in other purposes or the privilege of the entitled owner of the goods ceases for the goods or the person entitled to duty exemption or reduction according to the law.

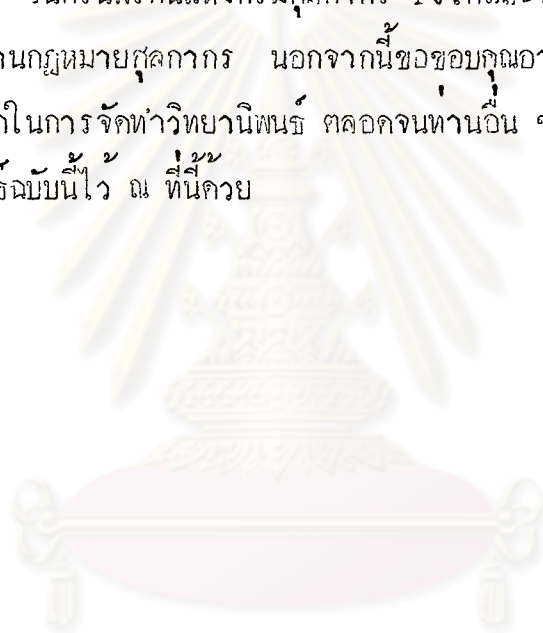


ศูนย์วิจัยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กิติกรรมประกาศ



ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ ดร. อุกฤษ มงคลนาวินคณบดีคณะ  
 นิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งได้กรุณาให้คำแนะนำในการจัดทำวิทยานิพนธ์มาแต่  
 เริ่มต้น และรับเป็นประธานกรรมการตรวจวิทยานิพนธ์ด้วย และขอกราบขอบพระคุณท่านปลัด  
 กระทรวงการคลัง อาจารย์ สนั่น เกตุทัต ที่ได้กรุณาช่วยเป็นกรรมการตรวจวิทยานิพนธ์ร่วม  
 ทั้งอาจารย์ ประพันธ์ เนตรนพรัตน์แห่งกรมศุลกากร ซึ่งได้สละเวลาช่วยในการตรวจและให้  
 คำแนะนำอันดียิ่งในค่านกฎหมายศุลกากร นอกจากนี้ขอขอบคุณอาจารย์ กาญจนา นิมมานเหมินทร์  
 ซึ่งได้ช่วยให้คำแนะนำในการจัดทำวิทยานิพนธ์ ตลอดจนท่านอื่น ๆ อีกทุกท่านที่มีส่วนในความ  
 สำเร็จของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ไว้ ณ ที่นี้ด้วย



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

หน้า

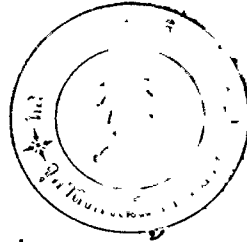
บทคัดย่อภาษาไทย .....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ .....	ช
กิตติกรรมประกาศ .....	ฐ
บทนำ .....	( ๑ )
บทที่ .....	
✓ ๑. กรณีที่ถือว่าการนำเข้าสำเร็จลง .....	๑
๑.๑ การนำเข้า .....	๑
๑.๒ ประเภทของการนำเข้า .....	๑๑
๑.๒.๑ การนำเข้าทางทะเล .....	๔
๑.๒.๑.๑ อาณาเขตศุลกากร .....	๕
๑.๒.๑.๒ มาตรการตอบโต้ .....	๗
๑.๒.๒ การนำเข้าทางบก .....	๘
๑.๒.๓ การนำเข้าทางอากาศ .....	๑๒
๑.๒.๔ การนำเข้าทางไปรษณีย์ .....	๑๕
๑.๓ เวลาที่ถือว่าการนำเข้าสำเร็จลง .....	๑๘
๒. ผู้มีหน้าที่เสียภาษีศุลกากร .....	๒๒
๒.๑ ผู้มีหน้าที่เสียภาษีศุลกากร .....	๒๒
๒.๒ นายหน้าศุลกากร .....	๒๓
๓. การคำนวณค่าภาษีศุลกากรตามมาตรา ๑๐ ทวิ .....	๓๔
๓.๑ ประวัติความเป็นมาของมาตรา ๑๐ ทวิของพระราชบัญญัติ	
ศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๔ .....	๓๔
๓.๒ คำนิยามว่าด้วยภาษี, อากร .....	๓๘

๓.๓	สภาพของ ของที่ใช้คำนวณค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม	๓๘
๓.๔	ราคาสินค้าที่ใช้ในการคำนวณค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม	๕๕
๓.๔.๑	หลักกฎหมายไทย	๕๕
๓.๔.๑.๑	ราคาอันแท้จริงในท้องตลาด	๕๕
๓.๔.๑.๒	ราคากำหนดเบี่ยงปรับ	๕๘
๓.๔.๑.๓	ราคาตามเอกสารการซื้อขาย	๕๘
๓.๔.๑.๔	ราคาเฉลี่ย	๖๒
๓.๔.๒	หลักกฎหมายต่างประเทศ	๖๓
๓.๔.๓	การกำหนดราคาในท้องตลาด	๗๔
๓.๔.๔	ราคาเพื่อการลงโทษ	๗๘
๓.๕	พิกัดอัตราศุลกากรที่ใช้ในการคำนวณค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม	๘๐
๓.๕.๑	ความมุ่งหมายของพิกัดอัตราศุลกากร	๘๐
๓.๕.๒	ความมุ่งหมายของพิกัดอัตราศุลกากรไทย	๘๒
๓.๕.๓	ระบบพิกัดอัตราศุลกากร	๘๓
๓.๕.๔	การกำหนดอัตราเรียกเก็บ	๘๔
๓.๕.๕	ผลดี-ผลเสียของการเก็บอัตราอากรต่างแบบกัน	๘๔
๓.๕.๖	เวลาที่ใช้กำหนดพิกัดอัตราศุลกากร	๘๘
๓.๕.๗	พิกัดอัตราศุลกากรพิเศษ	๘๓
๓.๖	การชำระเงินค่าภาษีอากร	๑๐๔
๔.	ขอบกเวนของมาตรา ๑๐ ทวิ	๑๐๘
๔.๑	กรณีของ เก็บไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บนตามมาตรา ๑๐ ทวิ	
วรรค ๒		๑๐๘
๔.๑.๑	คลังสินค้าทัณฑ์บน	๑๐๘

๔.๑.๒	พิกัดอัตราศุลกากร, สภาพของ, อัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศที่ใช้กับคลังสินค้าทัณฑ์บน...	๑๑๘
๔.๑.๒.๑	ในค่านพิกัดอัตราศุลกากร.....	๑๑๘
๔.๑.๒.๒	ในค่านสภาพของ .....	๑๒๐
๔.๑.๒.๓	ในค่านอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ต่างประเทศ .....	๑๒๓
๔.๒	ตามมาตรา ๑๐ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๐๓ แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๓๒๓ .....	๑๒๖
๔.๒.๑	ประเภทของของที่ได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากร	๑๒๘
๔.๒.๑.๑	สิ่งของที่ห้ามโอนหรือใช้ประโยชน์อย่าง อื่นภายในกำหนดเวลา ๕ ปี.....	๑๒๘
๔.๒.๑.๒	สิ่งของที่ยกเว้นอากรให้เฉพาะใน กำหนดระยะเวลาหนึ่ง .....	๑๒๘
๔.๒.๑.๓	สิ่งของที่ยกเว้นอากรให้โดยไม่มีเงื่อนไข ไซ .....	๑๓๐
๔.๒.๒	ระยะเวลาที่ห้ามโอนหรือนำไปใช้ประโยชน์อย่างอื่น นอกจากที่กำหนดหรือกรณีสิทธิที่ได้รับยกเว้นหรือลด หย่อนอากรสิ้นสุดลง.....	๑๓๘
๔.๒.๓	การทศนาศุลกากร กรณีที่มีการโอนหรือนำไปใช้ ประโยชน์อย่างอื่นนอกจากที่กำหนดหรือกรณีสิทธิที่ ได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรสิ้นสุดลง.....	๑๓๘
๔.๒.๔	ผู้รับผิดชอบในการชำระค่าภาษีที่ได้รับยกเว้นหรือ ลดหย่อน .....	๑๔๑
๕.	ขอสรุปและขอเสนอแนะ .....	๑๔๓



บทนำ



รายได้สำคัญอันหนึ่งของประเทศไทยเราก็คือ รายได้จากสินค้าขาเข้า ซึ่งในการจัดเก็บภาษีขาเข้านั้น ทางราชการได้ออกพระราชบัญญัติ สุลการมาไซม์กับสินค้าที่นำเข้ามาในประเทศ ในการศึกษาพระราชบัญญัติสุลการมาไซม์ที่นับว่ามีความสำคัญมากก็คือ ทางด้านสินค้าขาเข้า เพราะอากรที่เรียกเก็บได้จากสินค้าขาเข้าในแต่ละปีนั้นมีมูลค่าถึง ๓ - ๔,๐๐๐ ล้านบาท ทางราชการจึงได้กำหนดมาตรการต่าง ๆ ในการป้องกันรั่วไหลของภาษีสุลการมาไซม์อย่างละเอียดยิ่งกว่าทางด้านสินค้าขาออก ซึ่งส่วนใหญ่ไม่ต้องเสียอากร ในการที่จะศึกษาถึงเรื่องใด ๆ นั้น ถ้าได้ทราบถึงประวัติความเป็นมาของเรื่องนั้น ๆ ด้วยแต่ตน ย่อมเป็นสูลทางในการที่จะศึกษาคนควาใจอย่างกว้างขวางยิ่งขึ้น ฉะนั้นในการศึกษาเรื่องพระราชบัญญัติสุลการมาไซม์ เรื่องความรับผิดชอบในค่าภาษีขาเข้านี้ จึงได้นำประวัติความเป็นมาของสุลการมาไซม์ เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาคนควาใจไปด้วย และในการศึกษาดังกล่าว ในเรื่องความรับผิดชอบในค่าภาษีขาเข้าจะไม่รวมถึงกรณีที่ว่า การนำเข้าสินค้าลดลง การคืนอากรแก่สินค้าที่เรียกเก็บอากรไว้เกิน หรือการเรียกเก็บอากรเพิ่ม ตลอดจนการป้องกันและปราบปรามทางด้านสุลการมาไซม์ เพราะมุ่งจะกล่าวถึงความรับผิดชอบในค่าภาษีขาเข้าตามพระราชบัญญัติสุลการมาไซม์ พ.ศ. ๒๔๖๘ มาตรา ๑๐ ทวิ แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ ๓๒๕ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๑๕ เป็นเกณฑ์

## ๑. ประวัติสุลการมาไซม์

คำว่า "สุลการมาไซม์" แปลว่า ค่าอากรที่เรียกเก็บจากสินค้าขาเข้าและขาออก การเก็บภาษีจากสินค้าขาออกจะนับแต่เมื่อไรไม่อาจจะทราบได้ แต่อาจคิดเอาได้ว่ามีมาแต่โบราณ เพราะเมื่อเกิดมีบ้านเมืองขึ้นแล้ว ใครนำสินค้ามาขายหรือส่งออกจำหน่ายยังเมืองอื่นน่าจะต้องเก็บภาษีอากร เป็นทำนองส่วนหักจากสินค้าเหล่านั้น แต่การเก็บภาษีคงจะเป็นอย่างง่าย ๆ ไม่ยุ่งยากแบบสมัยนี้ ในประเทศไทยเรา หลักฐานที่เก่าแก่ที่สุดเกี่ยวกับภาษีก็คือ หลักศิลาจารึก

ของพ่อขุนรามคำแหง จึงมีความตอนหนึ่งว่า "เมื่อครั้งพ่อขุนรามคำแหง เมืองสุโขทัยนี้ค  
ในน้ำมีปลาในนามีข้าว เจ้าเมืองมีเอากอบให้ไพร่ดูทาง เพื่อนจูงวัวไปค้า ชี่มาไปขาย  
ใครจักใครค้าขางตา ใครจักใครค้ามาตา ใครจักใครค้าเงินกาทอง ตา"

ดังนี้แสดงว่า ในสมัยกรุงสุโขทัยมีชาวปลาคูมสมบูรณ์ ใครจะค้าขายก็ได้  
เจ้าเมืองไม่เก็บจกอบแก่ราษฎรเลย

จกอบ เป็นคำในภาษาเขมร หมายถึงภาษีชนิดหนึ่งเก็บแก่สัตว์และสิ่งของ  
นำเข้ามาจำหน่าย ในสมัยอยุธยาได้เรียกจกอบว่า จังกอบบาง หรือจ่ากอบบาง สถานที่  
สำหรับเก็บจังกอบเรียกว่าขนอน ซึ่งปกติมักตั้งอยู่ที่ปากทางเข้าเมือง แต่ถ้ามองตั้งไกล  
จากแม่น้ำ ที่สำหรับเก็บจังกอบก็มักตั้งอยู่ที่ปากแม่น้ำ และปกติแล้วคนทางที่จะเขาสูสานเมือง  
ทางราชการยอมไปตั้งที่สำหรับเจ้าพนักงานไปคัดคอกยตรวจตราคนเข้ออกและของตองห้าม  
ตลอดจนสัตว์รับฟังข่าว เหตุการณ์อันจะมีมาสถานที่เช่นนี้เรียกว่า คาน และเรียกผู้เป็นหัวหน้า  
ว่าขุนคาน คานในความหมายเดิมแปลว่า แคน เช่นคานข่าง ก็คือแคนข่าง ไปตรวจคานก็คือ  
ไปตรวจแคน หากไปตรวจคานถึงเข้าใจกันอยู่ในเวลานี้ไม่ ตามข้อเท็จจริงอาจเป็นไปได้  
ว่าคานกับขนอนอาจตั้งอยู่ห่างกันก็ได้ แต่โดยเหตุที่ถนนที่คานตั้งอยู่ มักเป็นย่านที่พ่อค้ามาน  
เข้ออก ทางกรจึงไปตั้งขนอนเก็บจังกอบอยู่ในที่ใกล้คาน จึงทำให้เข้าใจรวม ๆ กันว่า  
เป็นที่เดียวกัน

ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ครั้งรัชกาลที่ ๓ ทรงแก้ไขวิธีเก็บภาษีอากรเดิมโดย  
ตั้งเป็นอากรขึ้นใหม่อีกหลายอย่าง อากรเหล่านี้ให้เรียกว่า ภาษี และไคทรงเปลี่ยนวิธีการ  
เก็บภาษีให้มีการประมูลผูกขาดตัดตอนไปจัดเก็บเป็นลวนชักจากผลประโยชน์ที่ราษฎรทำมาหาได้  
ในสิ่งของที่ได้กำหนดไว้เป็นเฉพาะอย่าง ๆ ไป ผู้ที่ได้รับผูกขาดเรียกเก็บค่าภาษี เรียกว่า  
เจ้าภาษี และเรียกสถานที่ที่ตั้งเก็บว่าโรงภาษี และโดยที่สินค้าหรือสิ่งผูกขาดบางชนิดได้รวม  
ถึงภาษีผูกขาดด้วย จึงมักจะตั้งโรงภาษียังทำเลที่สินค้ามานไปมาทำนองเดียวกับขนอน

ฝึกกันแต่เช้า ขนอนเป็นสถานที่ที่เจ้าพนักงานไปตั้งเก็บ แต่โรงภาษีเป็นของเอกชนที่ประมูล  
 ภาษีได้เป็นผู้เก็บ แต่กระนั้นก็คือ โรงภาษีบางโรงก็ตั้งอยู่คนละแห่งกับคานและบางแห่งก็ทางไกล  
 กัน จนในรัชกาลที่ ๔ จึงได้มีประกาศของเจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ เมื่อวันพฤหัสบดี เดือนอ้าย  
 ขึ้น ๑๒ ค่ำ ปีฉลู จุลศักราช ๑๒๘๗ อ่างพระบรมราชโองการให้ย้ายโรงภาษีมาตั้งติดกับคาน  
 นับแต่นั้นมาสถานที่ตั้งคานและโรงภาษีจึงได้รวมอยู่ในที่เดียวกัน ต่อมาในรัชกาลที่ ๕ ได้เลิก  
 วิธีผูกขาดเก็บภาษีมาให้รัฐบาลเก็บแทน และเรียกชื่อใหม่ว่าภาษีภายใน สถานที่สำหรับเก็บ  
 ภาษีก็เปลี่ยนจากคำว่า โรงภาษีมาเป็นคานภาษีไป แม้ภายหลังปี พ.ศ. ๒๔๒๖ จะได้เรียก  
 ภาษีขาเข้า-ขาออก ว่าศุลกากรก็ตาม ก้าวาภาษียังยึดติดมาและคงเรียกสถานที่ตั้งเก็บ  
 ศุลกากรว่าโรงภาษีมาจนทุกวันนี้ ฉะนั้นเป็นอันว่า จึงกอบกตายเป็นภาษี และขนอนหรือ  
 สถานที่เก็บจึงกอบกตายเป็นโรงภาษี และเป็นคานภาษีด้วยประการดังกล่าว

ส่วนพิศัตราศุลกากรที่เรียกเก็บในสมัยโบราณจะเก็บในอัตราใดไม่มีหลักฐาน  
 ไวแน่นอน แต่สันนิษฐานว่าน่าจะเก็บเป็นสินค้ามากกว่าเป็นตัวเงิน เพราะในสมัยโบราณ  
 วัตถุที่ใช้เป็นเงินคงมีน้อย ในกฎหมายเก่าลักษณะอาญาหลวงได้กล่าวไว้ว่า "นายพระขนอน  
 ธนบุรี ขนอนน้ำ ขนอนบกแห่งใด ในพระนครหรืออยุธยาและจะเก็บจังกอบในสำเภานาวาเรือ  
 ไหญ่น้อยก็ดี บนบก บนเกวียน หนทางอันจะถึงขนอนใน ทานให้นับสิ่งของจนถึง ๑๐ ถ้ำถึง  
 ๑๐ ไซร์ ทานจึงให้เอาจังกอบนั้น ๕ ถ้ำมีถึง ๑๐ ไซร์ ทานมิให้เอาจังกอบนั้นเลย" จาก  
 หลักฐานนี้ทำให้เราพอทราบได้ว่าเดิมเก็บจังกอบในอัตรา ๑๐ ซัก ๑

ในการค้าขายกับต่างประเทศในสมัยโบราณนั้น ทางราชการตั้งสำเภากลาง  
 ออกไปค้าขาย โดยมีเจ้าพระยาพระคลังเป็นผู้ยกแต่งสำเภา และติดต่อกับชาวต่างประเทศ  
 ส่วนพวกชาวต่างประเทศที่มาค้าขายนั้นก็ตั้งสถานีการค้าของตนขึ้น เป็นที่เก็บสินค้าและเป็น  
 ที่พัก แต่การค้าขายดังกล่าวทางการได้ออกกฎข้อบังคับไว้เป็นการผูกมัดว่า ถ้าของที่นำมา  
 เป็นของจำเป็นต้องใช้ในราชการหรือเครื่องอาวุธ ทางกรมไม่ยอมให้ขายแก่บุคคลอื่นนอก  
 จากทางรัฐบาล แต่ถ้านำสินค้าธรรมดาที่รัฐบาลก็ต้องการเลือกซื้อไว้ใช้ก่อน เหลือออกนั้นจึงให้  
 ซื้อขายกันได้โดยเสรี ในรัชกาลพระเจ้าบรมวงศ์เธอทรงตั้งคลังสินค้าของหลวงขึ้นให้เป็น

ที่รวบรวมสินค้าที่หามาขายฝรั่ง และรับซื้อสินค้ามาจากฝรั่งมาขายปลีกแก่ชาวเมือง การ  
ผูกขาดดังกล่าวได้มีมาจนถึงรัชกาลที่ ๒ คือในปี พ.ศ. ๒๓๖๔ ผู้สำเร็จราชการเมืองอินทรี  
ของอังกฤษได้ส่งคองเตอร์ยอนครอฟด์เป็นทูตเข้ามาเจริญทางพระราชไมตรีขอเจรจาเรื่อง  
เมืองไทรบุรี และขอลดหย่อนวิธีที่เจ้าพนักงานไปเลือกซื้อสิ่งของที่ต้องพระราชประสงค์  
หรือต้องการใช้ในราชการเสียก่อน แต่ยังไม่มีความสำเร็จจนในปี พ.ศ. ๒๓๖๕ ผู้สำเร็จ  
ราชการอังกฤษได้ส่งรอยเอเดเฮนรี่ เบนนี่เข้ามาขอทำสัญญาใหม่ ยอมให้ไทยเก็บภาษีค่า  
ปากเรือ ซึ่งบรรทุกสินค้าเข้ามาขายตามขนาดกว้างของเรือคิดเป็นวา วาละ ๑,๘๐๐ บาท  
ถ้าเป็นเรือเปล่าบรรทุกแต่เสบียงเข้ามาซื้อสินค้าเก็บวาละ ๑,๕๐๐ บาท เมื่อได้เก็บค่า  
ปากเรือเช่นนี้แล้ว รัฐบาลไทยจะไม่เก็บภาษีอากรอย่างอื่นอีกจากสินค้าที่บรรทุกเข้ามาและ  
ออกไป

ในปี พ.ศ. ๒๓๕๘ เวย์รอนบาวนิง ผู้สำเร็จราชการเมืองฮ่องกงถือสาร  
ของพระนางเจ้าวิคตอเรียที่ ๒ เข้ามาทำหนังสือสัญญาโดยทางไมตรีและได้ทำสัญญากับทาง  
รัฐบาลไทย มีสาระสำคัญ ๓ ข้อคือ ขอตั้งสถานกงสุล ขอเขตเช่าสำหรับคนอังกฤษ และ  
เรื่องพิทักษ์ตราศุลกากร ซึ่งมีข้อความตอนหนึ่งว่า "ให้รัฐบาลสยามเรียกเก็บได้แต่เพียง  
ร้อยละ ๓ แห่งราคาของสินค้านั้น ๆ เท่านั้น..." ชาวบ้านจึงเรียกภาษีศุลกากรที่เรียก  
เก็บว่าภาษีร้อยชักสาม และต่อมาประเทศอื่น ๆ ได้ทยอยเข้ามาทำสัญญาผูกมิตรรัฐบาลไทย  
พ่วงเนื่องด้วยที่ท่าไว้กับอังกฤษ จนกระทั่งหลังสงครามโลกครั้งที่ ๑ ไทยได้ส่งทหารไปร่วม  
รบกับฝ่ายสัมพันธมิตร เมื่อฝ่ายสัมพันธมิตรได้ชัยชนะ ชาติไทยจึงได้เสนอขอแก้ไขสัญญา  
ที่ไม่เป็นธรรมนี้โดยมี คองเตอร์ฟรานซิส บี. เบียร์ บุกรเซยของประธานาธิบดีวิลสันแห่ง  
สหรัฐอเมริกาเป็นหัวเรี่ยวหัวแรงช่วยในการเจรจาแทนชาติไทยจนเป็นผลสำเร็จ และรัฐบาล  
ไทยได้ให้เกียรติยกย่องแต่งตั้งเป็นพระยาภักดีนิคมไมตรี โดยที่ประเทศสหรัฐอเมริกาได้เป็น  
ประเทศแรกที่ยอมให้เอกราชในทางศาลและเรื่องศุลกากรแก่ไทย โดยมีข้อมติว่าให้ประเทศไทย  
แก้ไขกฎหมายให้อนุโลมเข้ากับนานาประเทศให้หมดภายใน ๑๐ ปี ซึ่งประเทศไทยเราก็ได้  
ประกาศใช้พระราชบัญญัติพิทักษ์ตราศุลกากรฉบับปฐมฤกษ์เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๖๘

และต่อมาได้แก้ไขเปลี่ยนแปลงอีก ๑๑ ครั้ง และได้ร่างขึ้นใหม่ รวมเป็นพระราชบัญญัติ  
 พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๔๗๘ และครั้งสุดท้ายได้แก้ไขให้สอดคล้องกับระบบของบริษัศเศร  
 โดยออกเป็นพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๐๓ จึงได้ใช้มาจนบัดนี้

ส่วนพระราชบัญญัติศุลกากร ได้ร่างขึ้นเมื่อ พ.ศ. ๒๔๕๕ สมัยพระวรวงศ์เธอ  
 พระองค์เจ้าพรหมพจนฉัตรทรงดำรงตำแหน่งอธิบดี การร่างได้ยึดแนวทางหมายศุลกากร  
 อังกฤษโดยมีนายวิลเลียมสันท์ ที่ปรึกษาศุลกากรในสมัยนั้นเป็นผู้ช่วยเหลือ แยกกว่าจะทำการ  
 เสร็จทำได้ความตกลงกันนานาประเทศได้ก็ต้ออกินเวลานานถึง ๑๔ ปี และได้ประกาศใช้  
 เมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๘

## ๒. ความเป็นมาของปัญหาและความสำคัญของปัญหา

กฎหมายศุลกากรของไทยเรานั้นนับแต่สมัยโบราณมาจนกระทั่งปัจจุบันนี้ มี  
 วัตถุประสงค์เพื่อควบคุมการจับเก็บภาษีอากรขาเข้า เป็นหลักสำคัญ โดยได้วางมาตรการ  
 ต่าง ๆ ในการควบคุมสินค้าต่างประเทศไว้ตั้งแต่หน้าเข้ามาในประเทศจนถึงชำระภาษีเสร็จ  
 เรียบร้อย ทั้งนี้เพราะรายได้จากศุลกากรในปัจจุบันนับเป็นรายได้หลักของประเทศอันหนึ่ง  
 เนื่องจากรายได้จากภาษีขาเข้ามีความสำคัญมากเพราะในแต่ละปีเรา เก็บภาษีจากสินค้าต่าง  
 ประเทศไป ๘๐๐๐ ล้านบาท จึงเป็นการจำเป็นที่จะต้องกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติศุลกากร  
 ให้แน่นอนลงไปว่าเมื่อใดที่บุคคลจะต้องรับผิดชอบในการชำระภาษีศุลกากร การทั้งนี้เพราะ  
 ภาษีศุลกากรเป็นภาษีทางอ้อมคือ ไม่ได้เรียกเก็บจากประชาชนโดยตรง แต่เรียกเก็บจาก  
 สินค้าที่นำเข้ามาในประเทศและพ่อค่านำภาษีดังกล่าวไปบวกเพิ่มลงในราคาสินค้าขายให้แก่  
 ประชาชนอีกทอดหนึ่ง ประชาชนจึงเป็นผู้เสียภาษีศุลกากรโดยทางอ้อม ซึ่งปัญหาดังกล่าวนี้  
 ได้มีกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๕๕ มาตรา ๖. ซึ่งว่า

ความรับผิดชอบอันจะต้อง เสียค่าภาษีสำหรับของที่นำเข้าเกิดขึ้นในเวลาที่น่า ของ  
 เขาสำเร็จ

ภายใต้บังคับมาตรา ๕๗ และมาตรา ๕๘ การคำนวณค่าภาษีให้ถือตามสภาพของ  
ราคาของ และพิภคอัตราศุลกากรที่เป็นอยู่ในเวลาที่ความรับผิดในอันจะต้อง เสียค่าภาษีเกิดขึ้น  
แต่ในกรณีของที่เกี่ยวไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บน ให้คำนวณตามพิภคอัตราศุลกากรที่ใช้อยู่ในเวลา  
ซึ่ง ปล่อยของ เช่นเวลานั้นออกไปจากคลังสินค้าทัณฑ์บนไม่ว่าจะปล่อยออกไปในสภาพเดิมที่นำ  
เข้าหรือในสภาพที่ได้ผลิต หรือผสม หรือประกอบเป็นของอื่น

แต่ในการพิจารณาปัญหาเรื่องความรับผิดในค่าภาษีขาเข้าดังกล่าวนี้ ยังมีปัญหา  
ที่ต้องพิจารณาควบคู่กันไปอีกหลายปัญหาเช่น ปัญหาที่ว่าใคร เป็นผู้รับผิดชอบในการชำระภาษีศุลกากร  
ทั้งนี้เพราะผู้ที่เกี่ยวข้องในการนำสินค้าเข้ามาในประเทศมีหลายบุคคลด้วยกันเช่น เจ้าของ  
สินค้า ธนาคารผู้จ่ายเงินค่าสินค้า ผู้ครอบครองใบ ตราส่งสินค้า เป็นต้น นอกจากนี้ก็มีปัญหา  
เรื่องว่า การนำเข้าคืออะไร และสำเร็จลงเมื่อใด ตลอดจนราคา พิกัดอัตราศุลกากร  
และสภาพของที่ใช้ในการศีกษาปีศุลกากร ตลอดจนข้อยกเว้นของมาตรา ๑๐ ทวิ ดังกล่าว  
ซึ่งมีอยู่หลายกรณีด้วยกัน ซึ่งอาจสรุปปัญหาต่าง ๆ ที่จะกล่าวถึงในวิทยานิพนธ์เรื่องนี้ได้เป็น  
๔ หัวข้อด้วยกันคือ

๑. กรณีที่ถือว่าการนำเข้าสำเร็จลง
๒. ผู้มีหน้าที่เสียภาษีศุลกากร
๓. การคำนวณค่าภาษีศุลกากร ตามมาตรา ๑๐ ทวิ
๔. ข้อยกเว้นของมาตรา ๑๐ ทวิ

๓. ขอบเขตและวิธีดำเนินการศึกษา

วิทยานิพนธ์เรื่องนี้มุ่งหมายจะ เปรียบเทียบกฎหมายศุลกากรเรื่อง "ความรับผิดใน  
ค่าภาษีขาเข้า" ตามแนวกฎหมายไทยเทียบกับกฎหมายต่างประเทศเช่น จีน, อังกฤษ, สิงคโปร์  
ฮ่องกง, ฟิลิปปีนส์, คานาดา, อิสราเอล, ญี่ปุ่น, เกาหลี เป็นต้น โดยใช้การค้นคว้าและ  
รวบรวมข้อมูลแบบ Documentary Research ซึ่งศึกษาจากตัวบทกฎหมายต่างประเทศ

ซึ่งรวมทั้งกฎหมายตุลาการ, กฎหมายพิทักษ์ตุลาการ และระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ของกฎหมายต่างประเทศกับกฎหมายไทย รวมทั้งคำพิพากษาศาลฎีกา, คำอธิบายกฎหมายตุลาการทั้งไทยและของต่างประเทศ การศึกษาใช้วิธี Descriptive and Analytical Method กล่าวคือ พรรณาและวิเคราะห์ โดยเมื่อรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ได้แล้วก็จะทำการวิเคราะห์และวิจารณ์หลักเกณฑ์ต่าง ๆ ตลอดจนข้อดีข้อเสียและข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงกฎหมายไทยเราในเรื่องการนำเข้างดกว่าให้รัดกุมและ เป็นประโยชน์แก่ชาติให้มากที่สุด

#### ๔. ประโยชน์ที่จะได้รับจากการวิจัยนี้

วิทยานิพนธ์เรื่องนี้จะทำให้เกิดความเข้าใจในเรื่องการนำเข้านักค้าความรับผิดในการชำระค่าภาษีตุลาการสำหรับสินค้าขาเข้ามากขึ้น เพราะได้รวบรวมอธิบายในเรื่องนี้ไว้อย่างละเอียด โดยเปรียบเทียบกับกฎหมายหลายประเทศ และได้จัดทำข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไข ตลอดจนขอบกพร่องของกฎหมายไว้อย่างชัดเจน อันจะก่อให้เกิดแนวทางในการบัญญัติกฎหมายตุลาการให้รัดกุมยิ่งขึ้น เป็นการคุ้มครองผลประโยชน์ของชาติมิให้รั่วไหลไปโดยเปล่าประโยชน์ และมีให้เสียเปรียบแก่ต่างประเทศโดยไม่จำเป็น

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย