สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง

พระราชบัญญัติ

ศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement))

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๓/๒๕๕๗

วันพฤหัสบดีที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๕๗ อ.พ. ๒๗/๒๕๕๗

จัดทำโดย
สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
www.senate.go.th

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement))

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement)) เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ชุดที่มีพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๕๗ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ โดยมีหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ดังนี้

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ทางศุลกากรที่ใช้กับพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (เพิ่มหมวด ๔ จัตวา อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน มาตรา ๓๗ โสฬส มาตรา ๓๗ สัตตรส มาตรา ๓๗ อัฏฐารส มาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ มาตรา ๓๗ วีสติ และมาตรา ๓๗ เอกวีสติ)

เหตุผล

เนื่องจากได้มีการทำความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน เพื่อวางกรอบความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีตามความตกลงในการดำเนินพิธีการในการขนส่งข้ามพรมแดนร่วมกันและพร้อมกันในพื้นที่เดียวกัน แต่การดำเนินพิธีการศุลกากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรยังไม่ครอบคลุมถึงการดำเนินพิธีการศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ดังนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ อำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน และเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงดังกล่าว สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยศุลกากรเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ในการดำเนินพิธีการศุลกากรในพื้นที่ดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement)) มีเนื้อหารวมจำนวน ๓ มาตรา สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๑. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...."

๒. คำปรารภ

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

๓. วันใช้บังคับกฎหมาย (ร่างมาตรา ๒)

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

๔. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

- **กำหนดให้เพิ่มความเป็นหมวด ๔ จัตวา อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน มาตรา ๓๗ โสฬส มาตรา ๓๗ สัตตรส มาตรา ๓๗ อัฏฐารส มาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ มาตรา ๓๗ วีสติ และมาตรา ๓๗ เอกวีสติ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ (ร่างมาตรา ๓)**

๔.๑ กำหนดบทนิยามภายในหมวด ๔ จัตวา อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน คำว่า "พื้นที่ควบคุมร่วมกัน" หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันตามกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน และคำว่า "ความตกลง" หมายความว่า ความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน **(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๓๗ โสฬส)**

๔.๒ กำหนดให้กรมศุลกากรมีอำนาจทางศุลกากรทั้งปวงในพื้นที่ควบคุมร่วมกันเช่นเดียวกับในเขตศุลกากร **(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๓๗ สัตตรส)**

๔.๓ กำหนดให้การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรให้ถือว่าเป็นการปฏิบัติหน้าที่ในราชอาณาจักร **(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๓๗ อัฏฐารส)**

๔.๔ กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการดำเนินการของพนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร ดังนี้

(๑) ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายไทย ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

(๒) ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลง และเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงร้องขอ ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวไปยังประเทศภาคีตามความตกลง

(๓) ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลง ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายไทย และเมื่อดำเนินการเสร็จแล้ว ให้รายงานผลการดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงทราบ และถ้าเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงร้องขอ พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยจะส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวไปยังประเทศภาคีตามความตกลงเมื่อได้มีการดำเนินการตามกฎหมายไทยเสร็จแล้วก็ได้

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ)

๔.๕ กำหนดวิธีการดำเนินการของพนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทย ในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร ดังนี้

ในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลง ให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวมายังราชอาณาจักร เพื่อดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรต่อไป

ในกรณีที่มีการกระทำความผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดน พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยจะร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลง ให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวมายังราชอาณาจักร เพื่อดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรก็ได้

(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๓๗ วีสติ)

๔.๖ กำหนดให้อธิบดีกรมศุลกากรมีอำนาจกำหนดระเบียบและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน **(ร่างมาตรา ๓ เพิ่มมาตรา ๓๗ เอกวีสติ)**

สรุปข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement)) โดยภาพรวม

ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติฯ

๑. เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดนและลดความยุ่งยากในการดำเนินการตามกฎหมาย ระเบียบ พิธีการ และข้อกำหนดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามแดน อันจะทำให้ภาคธุรกิจหรือผู้ประกอบการได้รับความสะดวกในการขนส่งสินค้ามากขึ้น

๒. สามารถลดต้นทุน เวลา ในการดำเนินธุรกิจซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าในภูมิภาคเกิดความรวดเร็วและมีความคล่องตัวมากขึ้น

๓. การอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ ซึ่งนำมาสู่การจ้างงาน การพัฒนาทางเทคโนโลยี และการยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน ทำให้เศรษฐกิจของประเทศดียิ่งขึ้น

๔. เป็นการส่งเสริมการรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางด้านการค้าระหว่างประเทศ และก่อให้เกิดศักยภาพในการแข่งขันทางการค้ากับภูมิภาคอื่น ๆ

สารบัญ

หน้า

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ..... ก

ส่วนที่ ๑ ความเป็นมาและสาระสำคัญ

ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน ภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement)) ๑

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement))

- คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย ..... - ๑ -
- บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ประกอบร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement)) เรื่องเสร็จที่ ๔๘๓/๒๕๕๓ (กรกฎาคม ๒๕๕๗) ..... - ๖ -
- ความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน) ..... - ๑๒ -
- ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement)) ..... - ๒๐ -
- พิธีสาร 1 : การกำหนดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ จุดเข้าและออกประเทศ ..... - ๒๒ -
- PROTOCOL 1 : DESIGNATION OF CORRIDORS, ROUTES, AND POINTS OF ENTRY AND EXIT (BORDER CROSSINGS) ..... - ๒๖ -
- ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน ..... - ๓๐ -

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

- Agreement Between and Among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People ..... - ๔๕ -
- ภาคผนวก 4 : การอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งข้ามแดน ..... - ๖๐ -
- ANNEX 4 : FACILITATION OF FRONTIER CROSSING FORMALITIES ..... - ๖๗ -

ภาคผนวก

: พระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ (เฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้อง)..... (๑)

: หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๑๗๕๕๐ ลงวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๗ เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๔ ฉบับ กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ..... (๑๗)

: ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....
(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน ภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement))
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ..... (๑๘)

: บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....
(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน ภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement))..... (๒๑)

ส่วนที่ ๑

ความเป็นมาและสาระสำคัญ

ของ

ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก

ในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน

(The GMS Agreement))

ความเป็นมาและสาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....
(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement))

ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement)) เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ชุดที่มีพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๕๗ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ทางศุลกากรที่ใช้กับพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (เพิ่มหมวด ๔ จัตวา อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน มาตรา ๓๗ โสฬส มาตรา ๓๗ สัตตรส มาตรา ๓๗ อัฏฐารส มาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ มาตรา ๓๗ วีสติ และมาตรา ๓๗ เอกวีสติ)

๑.๒ เหตุผล

เนื่องจากได้มีการทำความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน เพื่อวางกรอบความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีตามความตกลงในการดำเนินพิธีการในการขนส่งข้ามพรมแดนร่วมกันและพร้อมกันในพื้นที่เดียวกัน แต่การดำเนินพิธีการศุลกากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรยังไม่ครอบคลุมถึงการดำเนินพิธีการศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ดังนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ อำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน และเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงดังกล่าว สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยศุลกากรเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ในการดำเนินพิธีการศุลกากรในพื้นที่ดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....”

๓. คำปรารภ

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

๔. วันใช้บังคับกฎหมาย (ร่างมาตรา ๒)

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

๕. บทนิยามศัพท์ (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มความเป็นมาตรา ๓๗ โสฬส)

มาตรา ๓๗ โสฬส ในหมวดนี้

“พื้นที่ควบคุมร่วมกัน” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันตามกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน

“ความตกลง” หมายความว่า ความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน

๖. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

- **กำหนดให้เพิ่มความเป็นหมวด ๔ จัตวา อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน มาตรา ๓๗ โสฬส มาตรา ๓๗ สัตตรส มาตรา ๓๗ อัฏฐารส มาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ มาตรา ๓๗ วีสติ และมาตรา ๓๗ เอกวีสติ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ (ร่างมาตรา ๓)**

มาตรา ๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๔ จัตวา อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน มาตรา ๓๗ โสฬส มาตรา ๓๗ สัตตรส มาตรา ๓๗ อัฏฐารส มาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ มาตรา ๓๗ วีสติ และมาตรา ๓๗ เอกวีสติ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙

“หมวด ๔ จัตวา
อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

๖.๑ กำหนดให้กรมศุลกากรมีอำนาจทางศุลกากรทั้งปวงในพื้นที่ควบคุมร่วมกันเช่นเดียวกับในเขตศุลกากร (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มความเป็นมาตรา ๓๗ สัตตรส)

มาตรา ๓๗ สัตตรส ให้กรมศุลกากรมีอำนาจทางศุลกากรทั้งปวงในพื้นที่ควบคุมร่วมกันเช่นเดียวกับในเขตศุลกากร

๖.๒ กำหนดให้การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร ให้ถือว่าเป็นการปฏิบัติหน้าที่ในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มความเป็นมาตรา ๓๗ อัฏฐารส)

มาตรา ๓๗ อัฏฐารส การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร ให้ถือว่าเป็นการปฏิบัติหน้าที่ในราชอาณาจักร

๖.๓ กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการดำเนินการของพนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มความเป็นมาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ)

มาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายไทย ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

(๒) ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลงและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงร้องขอ ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวไปยังประเทศภาคีตามความตกลง

(๓) ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลง ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายไทย และเมื่อดำเนินการเสร็จแล้ว ให้รายงานผลการดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงทราบ และถ้าเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงร้องขอ พนักงานศุลกากร

ของรัฐบาลไทยจะส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวไปยังประเทศภาคีตามความตกลงเมื่อได้มีการดำเนินการตามกฎหมายไทยเสร็จแล้วก็ได้

๖.๔ กำหนดวิธีการดำเนินการของพนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทย ในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร และกำหนดวิธีการดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มความเป็นมาตรา ๓๗ วีสติ)

มาตรา ๓๗ วีสติ การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลง ให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวมายังราชอาณาจักรเพื่อดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรต่อไป

การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยจะร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวมายังราชอาณาจักร เพื่อดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรก็ได้

๖.๕ กำหนดให้อธิบดีกรมศุลกากรมีอำนาจกำหนดระเบียบและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มความเป็นมาตรา ๓๗ เอกวีสติ)

มาตรา ๓๗ เอกวีสติ ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดระเบียบและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

ส่วนที่ ๒

ข้อมูลประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก

ในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน

(The GMS Agreement))

คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย*

.....

๑. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

๑.๑ วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจนั้นคืออะไร

- ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และบันทึกความเข้าใจในการริเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน เพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรและการปฏิบัติหน้าที่ร่วมกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจที่เกี่ยวข้อง จึงจำเป็นต้องมีการแก้ไขกฎหมายเพื่อรองรับการปฏิบัติตามบทบัญญัติตามความตกลงฯ และบันทึกความเข้าใจดังกล่าว

๑.๒ มีความจำเป็นต้องทำภารกิจนั้นเพียงใด

- มีความจำเป็นอย่างมาก เนื่องจากเพื่อรองรับการปฏิบัติงานของศุลกากรอีกทั้งการดำเนินการใดๆ ในกรณีที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นใน “พื้นที่ควบคุมร่วมกัน” ว่าประเทศภาคีคู่สัญญาประเทศใดมีสิทธิเข้าใช้เขตอำนาจเหนือความผิดที่อ้างว่าได้เกิดขึ้น

๑.๓ เพื่อแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องใด

- เพื่อให้สามารถนำพระราชบัญญัติศุลกากรและกฎหมายศุลกากรอื่น ๆ มาใช้บังคับกับหมวดนี้ได้ ในกรณีที่หมวดนี้มิได้มีบัญญัติไว้โดยเฉพาะ
- เพื่อกำหนดบทนิยามของคำว่า “พื้นที่ควบคุมร่วมกัน” ตามความตกลงระหว่างประเทศ เพื่อกำหนดให้เป็นเขตที่เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐแต่ละประเทศตามความตกลงฯ ร่วมกันปฏิบัติงานภายใต้กฎหมายของตนได้
- เพื่อให้กรมศุลกากรมีอำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันเช่นเดียวกับในเขตศุลกากร ซึ่งพนักงานศุลกากรสามารถเข้าไปปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรได้
- เพื่อกำหนดให้การปฏิบัติงานของพนักงานศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันที่ตั้งอยู่นอกราชอาณาจักรให้ถือว่าเป็นการปฏิบัติงานในราชอาณาจักร
- เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร

---

* **ที่มา** : ส่วนกฎหมายต่างประเทศ สำนักกฎหมาย กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

● เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร

● เพื่อกำหนดให้อธิบดีกรมศุลกากรมีอำนาจกำหนดระเบียบและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

๑.๔ มาตรการที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ของภารกิจคืออะไร

● แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติศุลกากร พระพุทธศักราช ๒๔๖๙

๑.๕ มีทางเลือกอื่นที่จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์เดียวกันหรือไม่

● ไม่มี

๑.๖ ภารกิจนั้นจะแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องนั้นได้เพียงใด

● เป็นการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องได้ทั้งหมด

๒. ใครควรเป็นผู้ทำภารกิจ

๒.๑ รัฐควรทำเองหรือควรให้ภาคเอกชนเป็นผู้ทำ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงการคุ้มครองประชาชน ประสิทธิภาพ ต้นทุน และความคล่องตัว

● รัฐบาลควรทำเอง

๒.๒ ถ้ารัฐควรทำ รัฐบาลควรเป็นผู้ทำหรือควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ทำ

● รัฐบาลควรเป็นผู้ทำ

๓. ความจำเป็นในการตรากฎหมาย

๓.๑ ในการทำภารกิจนั้นจำเป็น ต้องมีกฎหมายออกมาบังคับหรือไม่ ถ้าไม่ตรากฎหมายจะก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการปฏิบัติภารกิจอย่างไร

● มีความจำเป็นต้องมีกฎหมายมาบังคับ มิฉะนั้นจะไม่สามารถดำเนินการได้

๓.๒ ถ้าจำเป็นต้องมีกฎหมาย กฎหมายนั้นควรเป็นกฎหมายระดับชาติหรือกฎหมายระดับท้องถิ่น

● กฎหมายระดับชาติ

๓.๓ ถ้าควรเป็นกฎหมายระดับชาติจำเป็นต้องใช้บังคับพร้อมกันทุกท้องที่ทั่วราชอาณาจักรหรือควรทยอยใช้เป็นท้องที่ท้องที่ไปบางท้องที่ไม่ขัดต่อรัฐธรรมนูญ และจะกำหนดอายุของกฎหมายไว้ด้วยได้หรือไม่

● มีความจำเป็นต้องใช้บังคับพร้อมกันทุกท้องที่ทั่วราชอาณาจักร และไม่ต้องกำหนดอายุกฎหมายไว้แต่อย่างใด

๓.๔ กฎหมายที่จะตราขึ้นควรใช้ระบบควบคุม ระบบกำกับหรือระบบส่งเสริมควรใช้ระบบ

- ระบบส่งเสริม

๓.๕ สภาพบังคับของกฎหมายควรกำหนดเป็นโทษทางอาญาหรือมาตรการบังคับทางปกครอง

- ควรเป็นโทษทางอาญาเพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันกับสภาพของกฎหมายฉบับนี้

๔. ความซ้ำซ้อนของกฎหมาย

๔.๑ ในเรื่องเดียวกันหรือทำนองเดียวกันนี้มีกฎหมายอื่นบัญญัติไว้แล้วหรือไม่ หากมีจะสมควรแก้ไขปรับปรุงกฎหมายดังกล่าวให้ครอบคลุมถึงภารกิจที่จะทำหรือสมควรมีกฎหมายขึ้นใหม่

- มีพระราชบัญญัติศุลกากรเป็นกฎหมายในเรื่องทำนองเดียวกัน และสมควรแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้ครอบคลุมถึงภารกิจที่จะทำดังกล่าวข้างต้น

๔.๒ ถ้าสมควรมีกฎหมายขึ้นใหม่จะดำเนินการอย่างไรกับกฎหมายที่มีอยู่แล้วสมควรยกเลิกปรับปรุง หรือแก้ไขกฎหมายดังกล่าวให้สอดคล้องกันเพียงใดหรือไม่

- ควรแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับภารกิจ

๕. ภาระต่อบุคคลและความคุ้มค่า

๕.๑ กฎหมายที่จะตราขึ้นได้สร้างภาระหน้าที่ให้เกิดขึ้นแก่บุคคลใดบ้าง

- ผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ศุลกากร

๕.๒ สิทธิและเสรีภาพของบุคคลในเรื่องใดบ้างที่ต้องถูกจำกัด

- ไม่มี

๕.๓ การจำกัดนั้นได้จำกัดที่จำเป็นหรือไม่

- ไม่จำกัด

๕.๔ ประชาชนและสังคมส่วนรวมจะได้ประโยชน์อะไรบ้าง

- เป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามแดน ลดความยุ่งยากและทำให้เกิดความเรียบง่ายในการดำเนินการตามกฎหมายระเบียบ พิธีการ และข้อกำหนดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามแดน อันจะทำให้ภาคธุรกิจ หรือผู้ประกอบการได้รับความสะดวกในการขนส่งสินค้ามากขึ้น และยังสามารถลดต้นทุน เวลา ในการดำเนินธุรกิจจึงทำให้การขนส่งสินค้าในภูมิภาครวดเร็วขึ้น คล่องตัวมากขึ้น สามารถแข่งขันกับภูมิภาคอื่น ๆ ได้

๕.๕ บัญญัติในกฎหมายนั้นอยู่ในวิสัยที่จะปฏิบัติได้โดยไม่เกิดความยุ่งยากหรือภาระหน้าที่เกินสมควรหรือไม่

- อยู่ในวิสัยที่จะปฏิบัติได้โดยไม่เกิดความยุ่งยากหรือภาระหน้าที่เกินสมควร

๕.๖ เมื่อคำนึงถึงงบประมาณที่ต้องใช้ ภาระหน้าที่ที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนและการที่ประชาชนจะต้องถูกจำกัดสิทธิเสรีภาพเทียบกับประโยชน์ที่จะได้รับแล้วจะคุ้มค่าหรือไม่

- คุ้มค่า

๖. ความพร้อมของรัฐ

๖.๑ รัฐมีความพร้อมในด้านกำลังคน กำลังเงิน ความรู้ ที่จะบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายมีประสิทธิภาพหรือไม่

- มีความพร้อม

๖.๒ มีวิธีการอย่างไรที่จะทำให้ผู้ทำจะต้องถูกกฎหมายบังคับมีความเข้าใจ มีความพร้อมและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างยินยอมพร้อมใจ

- เผยแพร่กฎหมายให้ประชาชนทั่วไปทราบ และชี้แจงทำความเข้าใจก่อนการเสนอกฎหมาย

๗. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- มีหน่วยงานอื่นใดที่ปฏิบัติภารกิจซ้ำซ้อนหรือใกล้เคียงกันหรือไม่ ถ้ามีสมควรยุบหน่วยงานนั้นหรือควรปรับเปลี่ยนอย่างไรหรือไม่

- ไม่มี

๘. วิธีการทำงานและการตรวจสอบ

๘.๑ ในการกำหนดวิธีการทำงานได้กำหนดให้สอดคล้องกับหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีหรือไม่

- ได้กำหนดให้สอดคล้องกับหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี และเป็นการทำงานเชิงรุกให้เกิดประโยชน์สูงสุด

๘.๒ มีระบบการตรวจสอบและคานอำนาจ และกระบวนการที่ทำให้เกิดความรวดเร็วไม่ซ้ำซ้อนและมีประสิทธิภาพอย่างไรบ้าง

- มีระเบียบปฏิบัติรองรับ และสามารถตรวจสอบได้

๙. อำนาจในการตราอนุบัญญัติ

๙.๑ ได้กำหนดกรอบหรือมาตรการป้องกันมิให้มีการตราอนุบัญญัติที่เป็นการขยายอำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือเพิ่มภาระแก่บุคคลเกินสมควรไว้เพียงใดหรือไม่

- มีกรอบตามกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ

๑๐. การรับฟังความคิดเห็น

๑๐.๑ ในการยกร่างกฎหมายได้เปิดโอกาสให้ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายแสดงความคิดเห็นแล้วหรือไม่

● กรมศุลกากรได้เสนอหลักการของการยกร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. .... ดังกล่าว ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามความตกลงฯ และบันทึกความเข้าใจดังกล่าวในที่ประชุมเพื่อพิจารณาจัดทำกฎหมายเพื่ออนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน เมื่อวันอังคารที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๐ ที่กระทรวงคมนาคม และผู้ยกร่างฯได้มีหนังสือสอบถามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกรมศุลกากรเพื่อเสนอข้อคิดเห็นด้วยแล้ว

๑๐.๒ ข้อคัดค้านของผู้เกี่ยวข้องมีประการใด

● ไม่มี

เรื่องเสร็จที่ ๔๘๓/๒๕๕๓

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ประกอบร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....
(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก
ในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน
(The GMS Agreement))

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๒๒๐๒๐ ลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สรุปความได้ว่า คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้รับข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีว่า ร่างพระราชบัญญัตินี้มีเนื้อหาเป็นการแก้ไขกฎหมายว่าด้วยศุลกากรเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement) ที่ประเทศไทยได้ลงนามเมื่อปี ๒๕๔๒ แต่ความตกลงดังกล่าวยังมิได้ผ่านความเห็นชอบของรัฐสภา จึงสมควรพิจารณาว่าจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนอย่างไรเพื่อให้ความตกลงฯ และร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมีผลสมบูรณ์ตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ รวมทั้งรับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาด้วย และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๓) ตรวจพิจารณา โดยมีผู้แทนกระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ (กรมสนธิสัญญาและกฎหมายและกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ) ผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวง) และผู้แทนกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช) เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นสมควรจัดทำบันทึกประกอบร่างพระราชบัญญัติดังต่อไปนี้

๑. หลักการของร่างพระราชบัญญัติที่กระทรวงการคลังเสนอ

กระทรวงการคลังได้เสนอร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน ภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement)) โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๑.๑ เพิ่มบทนิยามคำว่า “ศุลกสถาน” และ “เขตศุลกากร” เพื่อกำหนดให้ที่ทำการของศุลกากรหรือสำนักงานศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันหรือเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกันถือเป็นศุลกสถานและเขตศุลกากรซึ่งเจ้าหน้าที่ศุลกากรสามารถเข้าไปปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ได้

๑.๒ กำหนดให้กรมศุลกากรมีอำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันโดยเพิ่มหมวด ๔ สัตต แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ ดังนี้

๑.๒.๑ กำหนดนิยามคำว่า "พื้นที่ควบคุมร่วมกัน" และ "เขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน" ว่าหมายถึง พื้นที่ซึ่งความตกลงระหว่างประเทศกำหนดให้เป็นเขตที่เจ้าหน้าที่ของรัฐของแต่ละประเทศร่วมกันปฏิบัติงานภายใต้กฎหมายของตน ไม่ว่าพื้นที่นั้นจะอยู่ในราชอาณาจักรหรือไม่หรืออยู่ในราชอาณาจักรทั้งหมดหรือบางส่วนก็ตาม โดยการกำหนดพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

๑.๒.๒ กำหนดให้การปฏิบัติงานของพนักงานศุลกากรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ของประเทศไทยในพื้นที่ควบคุมร่วมกันที่ตั้งอยู่นอกราชอาณาจักรเป็นการปฏิบัติงานในราชอาณาจักร

๑.๒.๓ กำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการเกี่ยวกับการกระทำผิดในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน โดยกรณีที่เป็นความผิดตามกฎหมายศุลกากรของไทยหรือของประเทศภาคีประเทศใดประเทศหนึ่ง ให้ประเทศที่อ้างว่ากฎหมายของตนถูกละเมิดมีสิทธิเข้าใช้เขตอำนาจเหนือความผิด แต่ถ้าเป็นความผิดตามกฎหมายศุลกากรของไทยและของประเทศภาคี ให้ประเทศที่พื้นที่ควบคุมร่วมกันตั้งอยู่มีสิทธิเข้าใช้เขตอำนาจเหนือความผิดนั้น เว้นแต่ความตกลงระหว่างประเทศจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

๑.๒.๔ กำหนดให้ศาลที่อยู่ใกล้ที่สุดกับการส่งของออกมีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีศุลกากรในกรณีความผิดถูกตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันซึ่งอยู่นอกราชอาณาจักรและประเทศไทยมีสิทธิเข้าใช้เขตอำนาจศาลเหนือความผิดนั้น

๑.๒.๕ กำหนดให้เรียกเก็บค่าใช้จ่ายใดๆ สำหรับการผ่านแดนที่เป็นการข้ามผ่านราชอาณาจักรตามอัตราที่รัฐมนตรีกำหนดในกฎกระทรวง

๑.๒.๖ กำหนดให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดระเบียบและวิธีปฏิบัติใด ๆ ในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

๑.๒.๗ กำหนดให้จัดทำกฎ ระเบียบ และข้อบังคับเกี่ยวกับการศุลกากรเป็นภาษาอังกฤษ

๒. ข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ คณะรัฐมนตรี มีข้อสังเกตว่า ร่างพระราชบัญญัตินี้เป็นการแก้ไขกฎหมายว่าด้วยศุลกากรเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement) ซึ่งประเทศไทยได้ลงนามเมื่อปี ๒๕๔๒ แต่โดยที่ความตกลงดังกล่าวยังมิได้ผ่านความเห็นชอบของรัฐสภา จึงมีปัญหาควรพิจารณาว่าสมควรดำเนินการตามขั้นตอนอย่างไร เพื่อให้ความตกลงฯ และร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมีผลสมบูรณ์

๒.๒ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีข้อสังเกตว่า อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันที่กำหนดให้มี "พื้นที่ควบคุมร่วมกัน" ไม่ว่าบริเวณพื้นที่นั้นจะอยู่ในราชอาณาจักรหรือไม่ หรือจะอยู่ในราชอาณาจักรทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ซึ่งประเทศภาคีต้องดำเนินการร่วมกันและพร้อมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้อง รวมถึงศุลกากรที่ต้องนำระบบตรวจสินค้าเพียงครั้งเดียวมาปฏิบัติ จึงเห็นว่า โดยที่การนำเข้า ส่งออก หรือนำผ่านสินค้าบางประเภท ได้แก่ ไม้ ของป่า และสัตว์ป่า นอกจากต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรแล้ว ยังอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยป่าไม้ และกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า แล้วแต่กรณีด้วย

ซึ่งกฎหมายทั้งสองฉบับนี้ไม่อาจใช้บังคับครอบคลุมพื้นที่ควบคุมร่วมกันที่อยู่นอกราชอาณาจักรได้ จึงควรพิจารณาให้ความสำคัญกับกระบวนการตรวจสอบสินค้าดังกล่าวด้วย

๒.๓ กระทรวงอุตสาหกรรม มีข้อสังเกตว่า ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่มีต้นทุนในการประกอบการต่ำซึ่งอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายนี้อาจได้รับผลกระทบจากกฎหมายดังกล่าว จึงควรมีมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการเหล่านี้ด้วย

๓. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๓)

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๓) ได้ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... แล้ว สรุปผลการพิจารณาได้ดังนี้

ในการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๓) ได้คำนึงถึงหลักการของร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. .... ซึ่งผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว (เรื่องเสร็จที่ ๕๒๕/๒๕๕๒) เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเป็นกฎหมายกลางเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement) ซึ่งมีสาระสำคัญเป็นการกำหนดให้มี “พื้นที่ควบคุมร่วมกัน” เพื่อการดำเนินพิธีการร่วมกันสำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลง โดย “พื้นที่ควบคุมร่วมกัน” ประกอบด้วยพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร ได้แก่ พื้นที่ในราชอาณาจักรที่รัฐบาลไทยกำหนดให้เป็นพื้นที่สำหรับดำเนินพิธีการร่วมกันของเจ้าหน้าที่ พื้นที่ในเขตศุลกากรหรือพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตศุลกากร สถานี หรือท่าเรือซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรและพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร ได้แก่ พื้นที่นอกราชอาณาจักรที่รัฐบาลประเทศภาคีกำหนดให้เป็นพื้นที่สำหรับดำเนินพิธีการร่วมกันของเจ้าหน้าที่ โดยในการนี้ได้กำหนดให้ถือว่าการดำเนินพิธีการของเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรเป็นการดำเนินพิธีการในราชอาณาจักร รวมทั้งได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่เจ้าหน้าที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรและนอกราชอาณาจักรไว้ด้วย

ดังนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๓) จึงเห็นสมควรปรับปรุงหลักเกณฑ์ของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ให้สอดคล้องกับร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. .... ดังต่อไปนี้

๓.๑ แก้ไขบทนิยามคำว่า “พื้นที่ควบคุมร่วมกัน” ให้หมายความถึงพื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันตามกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน (มาตรา ๓๗ โสพส)

๓.๒ ตัดบทนิยามคำว่า “ศุลกสถาน” และ “เขตศุลกากร” ออก เนื่องจากมีการใช้คำทั้งสองในกฎหมายว่าด้วยศุลกากรมานานและไม่มีปัญหาในทางปฏิบัติเกี่ยวกับความหมายของคำดังกล่าว ประกอบกับร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. .... ซึ่งเป็นกฎหมายกลางได้กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจกำหนดให้เขตศุลกากรหรือพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตศุลกากรเป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับการดำเนินการร่วมกันของเจ้าหน้าที่ และเมื่อได้กำหนดให้กรมศุลกากรมีอำนาจในทางศุลกากรในพื้นที่

ควบคุมร่วมกันเช่นเดียวกับในเขตศุลกากรแล้ว (มาตรา ๓๗ สัตตรส) จึงไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดบทนิยามคำดังกล่าวข้างต้นไว้ (ตัดมาตรา ๒ เดิม)

๓.๓ แก้ไขหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่พนักงานศุลกากรตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่เจ้าหน้าที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนฯ โดยแยกเป็นสองกรณี ได้แก่

(๑) กรณีการกระทำความผิดที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร หากเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายไทย ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายต่อไป แต่หากเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของประเทศภาคี และเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีนั้นร้องขอ ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีตามความตกลง และถ้าเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายไทยให้แล้วเสร็จก่อน แล้วจึงรายงานผลการดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีทราบ รวมทั้งอาจส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีในกรณีที่มีการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีนั้น (มาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ)

(๒) กรณีการกระทำความผิดที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร หากเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของประเทศไทยเท่านั้น ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยมีหน้าที่ต้องร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับมายังราชอาณาจักรเพื่อดำเนินการตามกฎหมายไทย แต่ถ้าเป็นการกระทำผิดตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ พนักงานศุลกากรมีดุลพินิจในการพิจารณาว่าจะดำเนินการร้องขอให้มีการส่งกลับมาเพื่อดำเนินการตามกฎหมายไทยหรือไม่ก็ได้ (มาตรา ๓๗ วีสติ)

๓.๔ การกำหนดเขตอำนาจศาลในการพิจารณาความผิดที่ถูกตรวจในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๓) เห็นว่า เขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีของศาลย่อมเป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาอยู่แล้ว ไม่จำเป็นต้องมีการบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้อีก จึงเห็นควรให้ตัดร่างมาตราที่เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว (ตัดมาตรา ๓๗/๑๗ เดิม)

๓.๕ ค่าใช้จ่ายสำหรับการผ่านแดน

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๓) เห็นว่า การเรียกเก็บค่าใช้จ่ายสำหรับการผ่านแดนไม่ใช่เรื่องที่เกี่ยวข้องกับการใช้อำนาจของศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ดังนั้น หากมีความจำเป็นต้องกำหนดเรื่องดังกล่าวไว้ในกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ก็ต้องกำหนดไว้ในส่วนอื่นของกฎหมาย มิใช่กำหนดไว้ในหมวดว่าด้วยอำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (ตัดมาตรา ๓๗/๑๘ เดิม)

๓.๖การจัดทำกฎระเบียบเกี่ยวกับศุลกากรเป็นภาษาอังกฤษ

เนื่องจากกรมศุลกากรมีอำนาจในการจัดทำกฎระเบียบเกี่ยวกับศุลกากรเป็นภาษาอังกฤษได้อยู่แล้ว โดยไม่จำเป็นต้องมีบทกฎหมายบัญญัติให้อำนาจไว้ ดังนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๓) จึงเห็นควรให้ตัดบทบัญญัติดังกล่าวออก (ตัดมาตรา ๓๗/๒๐ เดิม)

๓.๗กำหนดให้กรมศุลกากรมีอำนาจในทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันเช่นเดียวกับในเขตศุลกากรและกำหนดให้การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานศุลกากรในพื้นที่ดังกล่าวเป็นการปฏิบัติงานในราชอาณาจักร (มาตรา ๓๗ สัตตรส และมาตรา ๓๗ อัฏฐารส)

๓.๘มาตรารักษาการ

เนื่องจากร่างพระราชบัญญัตินี้มีลักษณะเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมและไม่มีบทเฉพาะกาล คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๓) จึงเห็นควรให้ตัดมาตรารักษาการ (ตัดมาตรา ๔ เดิม)

นอกจากนี้ ได้แก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำในร่างพระราชบัญญัติฯ รวมทั้งในบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติฯ ให้เป็นไปตามแบบการร่างกฎหมายและเหมาะสมยิ่งขึ้น

๔. การพิจารณาข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรี

ตามที่คณะรัฐมนตรีมีข้อสังเกตว่า ร่างพระราชบัญญัตินี้เป็นการแก้ไขกฎหมายศุลกากรเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement) ซึ่งประเทศไทยได้ลงนามเมื่อปี ๒๕๔๒ ก่อนวันที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ใช้บังคับ แต่โดยที่ความตกลงดังกล่าวยังมิได้ผ่านความเห็นชอบของรัฐสภา จึงมีปัญหาควรพิจารณาว่าสมควรดำเนินการตามขั้นตอนอย่างไร เพื่อให้ความตกลงฯ และร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมีผลสมบูรณ์ตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญฉบับดังกล่าว นั้น

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๓) ได้พิจารณาข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีแล้วมีความเห็นว่า กรณีของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement) นั้น ประเทศไทยได้ลงนามความตกลงดังกล่าวไปแล้วเมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๔๗ จึงเป็นหนังสือสัญญาที่ได้ดำเนินการก่อนวันประกาศใช้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ซึ่งมาตรา ๓๐๕ (๕) ของรัฐธรรมนูญฯ ได้บัญญัติให้หนังสือสัญญาดังกล่าวเป็นอันใช้ได้ และมิให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๙๐ วรรคสามมาใช้บังคับ กล่าวคือ ไม่ต้องมีการให้ข้อมูลและจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนตลอดจนการเสนอกรอบการเจรจาต่อรัฐสภาเพื่อขอความเห็นชอบ แต่เป็นเรื่องที่ต้องดำเนินการในขั้นตอนหลังจากการลงนามในหนังสือสัญญาและก่อนที่จะแสดงเจตนาให้มีผลผูกพัน โดยมาตรา ๑๙๐ วรรคสี่บัญญัติให้คณะรัฐมนตรีต้องให้ประชาชนสามารถเข้าถึงรายละเอียดของหนังสือสัญญานั้น และในกรณีที่การปฏิบัติตามหนังสือสัญญาก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนหรือผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม คณะรัฐมนตรีต้องดำเนินการแก้ไขหรือเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบนั้นอย่างรวดเร็ว เหมาะสม และเป็นธรรมด้วย

นอกจากนั้น คณะกรรมการฯ มีข้อสังเกตว่า เนื่องจากร่างพระราชบัญญัตินี้และร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. .... มีหลักการเป็นการอนุวัติการตามอนุสัญญาฉบับเดียวกันและร่างพระราชบัญญัตินี้เป็นการกำหนดอำนาจหน้าที่เฉพาะในทางศุลกากร จึงควรเสนอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาร่างพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับพร้อมกันเพื่อให้มีเนื้อหาเป็นไปในแนวทางเดียวกัน

๕. การเสนอร่างร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement)) ต่อวุฒิสภา

สภาผู้แทนราษฎรได้มีหนังสือ ที่ สผ ๐๐๑๔/๒๔๔๔ ลงวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ เสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวที่สภาผู้แทนราษฎรได้ปรับปรุงและลงมติเห็นชอบแล้ว เพื่อให้วุฒิสภาพิจารณา โดยสภาผู้แทนราษฎรได้เพิ่มบทนิยามคำว่า "ความตกลง" หมายความว่า ความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน ในร่างเพิ่มความเป็นมาตรา ๓๗ โสฬส แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ ซึ่งวุฒิสภาได้พิจารณาและเห็นชอบกับร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว

๖. คำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

คณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีคำสั่ง เมื่อวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๕๗ มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีการวบรวมและกลั่นกรองร่างกฎหมายที่สมควรนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณา ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๓) พิจารณา โดยมีผู้แทนกระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด นั้น บัดนี้ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๓) ได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement)) ซึ่งวุฒิสภาลงมติให้ความเห็นชอบแล้ว เห็นควรให้นำร่างดังกล่าวเสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณาต่อไป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
กรกฎาคม ๒๕๕๗

ความเห็นและข้อเสนอแนะ
เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....
(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก ในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน)*

๑. ความเป็นมา

สืบเนื่องจากประเทศไทยจำเป็นต้องมีกฎหมายซึ่งอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Subregion Cross Border Transport Agreement : CBTA) อันได้แก่ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... และร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. .... อีกทั้งปัจจุบันการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานศุลกากรในพื้นที่นอกราชอาณาจักรไม่สามารถที่จะกระทำได้เนื่องจากเป็นการล่วงล้ำอำนาจอธิปไตยของประเทศอื่น ฉะนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์กฎหมายเกี่ยวกับศุลกากร เพื่อให้อำนาจพนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยมีอำนาจเข้าไปตรวจสินค้าในพื้นที่ควบคุมร่วมกันที่ตั้งอยู่นอกราชอาณาจักรไทย และเพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยมีความชัดเจนยิ่งขึ้น กรมศุลกากรซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของเรื่องจึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน) ต่อคณะรัฐมนตรี

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย ซึ่งมีหน้าที่สำรวจ ศึกษา และวิเคราะห์ทางวิชาการ เพื่อปรับปรุงและพัฒนากฎหมายของประเทศให้เกิดความเหมาะสม โดยมีหน้าที่รับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการร่างกฎหมายและผู้ได้รับผลกระทบจากกฎหมายนั้นประกอบด้วย จึงได้พิจารณาศึกษาร่างกฎหมายดังกล่าวเพื่อปรับปรุงแก้ไขปัญหาบางประเด็น โดยให้มีการรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑) ผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม
๒) ผู้แทนจากกรมขนส่งทางบก
๓) ผู้แทนจากกรมศุลกากร
๔) ผู้แทนจากคณะกรรมการร่วม ๓ สถาบันภาคเอกชน (กกร.)

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนของเรื่อง

๒.๑ ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน) มีขึ้นเนื่องจากตามความตกลงดังกล่าวได้กำหนดให้มีการอำนวยความสะดวกและลดขั้นตอนการตรวจสินค้า จึงกำหนดให้มีกวรตรวจร่วมกันและพร้อมกันระหว่างสองประเทศ โดยกำหนดให้มีจุดตรวจเรียกว่า Single - Stop Inspection โดยเจ้าหน้าที่ของ

---

* ที่มา : ศาสตราจารย์ ดร.คณิต ณ นคร คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย วันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๕.

ทั้งสองประเทศที่มีดินแดนติดต่อกันจะต้องตรวจของพร้อมๆ กันในพื้นที่ที่เรียกว่า Common Control Area : CCA ซึ่งเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกันจะถูกกำหนดไว้ในความตกลงของประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกัน โดยจะทำความตกลงร่วมกันว่าจะใช้พื้นที่ส่วนใดเป็นจุดตรวจ จะทำการตรวจขาเข้าหรือขาออก ทั้งนี้พิธีการในการตรวจขึ้นอยู่กับประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันที่จะทำความตกลง อย่างไรก็ดีประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับเป็นการทั่วไปในการให้อำนาจแก่พนักงานศุลกากรในการปฏิบัติหน้าที่ในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร

๒.๒ เหตุที่ต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน) ไว้เป็นการเฉพาะ เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้มีขึ้นเพื่อรองรับอำนาจหน้าที่ของพนักงานศุลกากรโดยตรง อีกทั้งกฎหมายศุลกากรเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกโดยเฉพาะ จึงจำเป็นต้องกำหนดหลักเกณฑ์และรายละเอียดต่างๆ ให้ชัดเจน เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการและผู้ที่อยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายได้ทราบหลักเกณฑ์ทั้งหมดและไม่เกิดความสับสนในการปรับใช้

๒.๓ พระราชบัญญัติคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๕๓ มาตรา ๑๙ (๓) บัญญัติให้คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย มีอำนาจหน้าที่เสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับแผนการมีกฎหมายหรือการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย ดังนั้น เมื่อคณะรัฐมนตรีจะเสนอร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน) เข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภาเพื่อตราเป็นกฎหมาย จึงเป็นเหตุผลและความจำเป็นที่คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายต้องเสนอแนะความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณา

๓. สาระสำคัญ/ข้อเท็จจริง/ข้อกฎหมาย

๓.๑ สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน)

๓.๑.๑ กำหนดนิยาม "พื้นที่ควบคุมร่วมกัน" หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันตามกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน (ร่างมาตรา ๓๗ โสฬส)

๓.๑.๒ กำหนดให้กรมศุลกากรมีอำนาจในทางศุลกากรทั้งปวงในพื้นที่ควบคุมร่วมกันเช่นเดียวกับในเขตศุลกากร และการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรให้ถือว่าเป็นการปฏิบัติงานในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๓๗ สัตตรส ถึง ร่างมาตรา ๓๗ อัฏฐารส)

๓.๑.๓ กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่พนักงานศุลกากรตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ)

๓.๑.๔ กำหนดให้การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่พนักงานศุลกากรตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับมายังราชอาณาจักร เพื่อดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรต่อไป (ร่างมาตรา ๓๗ วีสติ)

๓.๒ ข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าจากต่างประเทศ

๓.๒.๑ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Subregion Cross Border Transport Agreement : CBTA) มีที่มาจากประเทศในแถบอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง จำนวน ๖ ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย ราชอาณาจักรกัมพูชา สหภาพพม่า สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม มุ่งหมายให้เกิดเครือข่ายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศถึงกัน และอำนวยความสะดวกด้านพิธีการข้ามแดนให้สะดวกและเรียบง่าย ด้วยการปฏิบัติงานที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ เพื่อลดปัญหาและอุปสรรคในการรับขนของข้ามพรมแดน จึงได้มีการทำความตกลงระหว่างประเทศ โดยกำหนดหลักการเพื่อให้พนักงานศุลกากรในกลุ่มประเทศอาเซียนปฏิบัติหน้าที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

ในความตกลง CBTA ภาคผนวกที่ ๔ ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ได้กำหนดหลักการและแนวทางทั่วไป อาทิเช่น ในข้อ ๔ เรื่องการตรวจสอบพร้อมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และ ข้อ ๕ เรื่องการตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียวของศุลกากร เป็นต้น

๓.๒.๒ บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (The Initial Implementation of the CBTA : IICBTA)

ในระหว่างที่แต่ละประเทศยังไม่สามารถให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารที่ลงนามไปแล้ว ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เห็นว่าควรมีการเริ่มดำเนินการตามความตกลง CBTA โดยเลือกพื้นที่ที่มีความพร้อมและมีศักยภาพในการนำร่องปฏิบัติการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการข้ามแดน ยอมรับการตรวจพร้อมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดเป้าหมายให้มีการตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียวระหว่างประเทศภาคีคู่สัญญาที่มีดินแดนติดต่อกัน โดยรัฐมนตรีด้านการขนส่งซึ่งได้รับมอบหมายจากรัฐบาลของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามได้ประชุมร่วมกัน เมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๐ ณ แขวงสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และได้ตกลงร่วมกันที่จะดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจในการเริ่มใช้ความตกลงฯ ณ ด่านพรมแดนมุกดาหาร (สะพานมิตรภาพ ๒) และด่านสากลขัวมิตรภาพ แขวงสะหวันนะเขต ทั้งนี้ได้มีการตกลงในเรื่องการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการข้ามแดนโดยมีสาระสำคัญ* ดังนี้

(ก) ยอมรับการตรวจสอบพร้อมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Single-Window Inspection : SWI) เพียงครั้งเดียว ณ จุดผ่านแดน แดนสะหวัน-ลาวบาว และยอมรับการตรวจสอบพร้อมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Single-Stop Inspection : SSI) ณ จุดผ่านแดน สะหวันนะเขต-มุกดาหาร ทั้งนี้ โดยมุ่งหมายที่จะพัฒนาไปสู่การตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียวต่อไปในอนาคต

(ข) ร่วมมือซึ่งและกันในการอนุญาตให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลล่วงหน้า และการขนถ่ายสินค้าและบุคคล รวมถึงการส่งเอกสารการข้ามจุดผ่านแดนที่เกี่ยวข้องให้กับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของประเทศภาคีอื่นตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงฯ โดยใช้วิธีการที่เหมาะสม (อาทิ คนส่งเอกสาร ไปรษณีย์ โทรสาร เทเล็กซ์ วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์)

(ค) พิจารณาและทบทวนเอกสาร ขั้นตอน และพิธีการต่างๆ เพื่อประเมินความจำเป็นและกำจัดเอกสารหรือคำร้องที่มีในปัจจุบันที่ไม่จำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์

---

* http://www.thaitruckcenter.com:8081/qmark/doc/co-frame/th-lo-vi/NEWS-MOU_Th_L_V-TH.pdf

(ง) จัดทำเอกสาร ขั้นตอน และพิธีการให้มีความกระชับ ตลอดจนจัดทำเอกสารการสำแดง/ตรวจปล่อยสินค้าให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

(จ) ดำเนินการศึกษาร่วมกันเป็นครั้งคราวในเรื่องเวลาที่ใช้ในการข้ามแดน เพื่อนำมาใช้ในการวัดประสิทธิภาพของมาตรการในการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดน

(ฉ) จัดหาอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวก และบุคลากรสำหรับการจัดการด่านที่ทันสมัย ณ จุดผ่านแดน แดนสะหวัน-ลาวบาว และจุดผ่านแดน สะหวันนะเขต-มุกดาหาร

๔. ความเห็นของคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย

ในการร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน) ได้มีการนำหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. .... มากำหนดหลักเกณฑ์ให้สอดคล้อง โดยมีการปรับเปลี่ยนถ้อยคำบางคำให้ใช้เฉพาะกับเรื่องที่เกี่ยวกับศุลกากร ยกตัวอย่างเช่น ในมาตรา ๑๐ ของร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. .... ได้กำหนด "การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่เจ้าหน้าที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร ..." ส่วนในมาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ ของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. .... ได้กำหนด "การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่พนักงานศุลกากรตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร..." ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการบังคับใช้

อย่างไรก็ดีคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายได้ศึกษาพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. .... และ ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน) ไปในคราวเดียวกัน เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับมีเนื้อหากำหนดไว้ไม่แตกต่างกัน โดยได้มีการหารือและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน คือ ผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม ผู้แทนจากกรมขนส่งทางบก ผู้แทนจากกรมศุลกากร และผู้แทนจากคณะกรรมการร่วม ๓ สถาบันภาคเอกชน (กกร.) พบว่าการที่ร่างพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับ นำหลักการความตกลง CBTA และบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (The Initial Implementation of the CBTA : IICBTA) มากำหนดไว้อาจไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของผู้ร่างที่ต้องการให้ร่างพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับอนุวัติการตามความตกลง CBTA รวมถึงความตกลงระหว่างประเทศฉบับอื่นที่อาจจัดทำขึ้นในอนาคต ซึ่งจะมีผลเป็นการเสริมศักยภาพของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยว และการขนส่งในภูมิภาคอาเซียน คณะกรรมการฯ จึงได้เสนอให้มีการเพิ่มเติมปรับปรุงหลักเกณฑ์ในร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

๔.๑ ประเด็นข้อกฎหมายซึ่งคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายเสนอให้มีการแก้ไข

๔.๑.๑ แก้ไขชื่อพระราชบัญญัติฉบับเดิมที่อ้างถึง

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย เห็นควรให้มีการแก้ไขชื่อ "พระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙" ที่อ้างถึงในร่างมาตรา ๓ เป็น "พระราชบัญญัติศุลกากร พระพุทธศักราช ๒๔๖๙" เพื่อให้ตรงกับชื่อพระราชบัญญัติฉบับเดิม

๔.๑.๒ ในร่างมาตรา ๓๗ สัตตรส ควรกำหนดให้เจ้าหน้าที่ในเขตศุลกากรมีอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนเท่าที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ในร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. .... กำหนดเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกันไว้กว้างกว่าร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. .... ดังนั้นการที่ร่างมาตรา ๓๗ สัตตรส กำหนด "ให้กรมศุลกากรมีอำนาจในทางศุลกากรทั้งปวงในพื้นที่ควบคุมร่วมกันเช่นเดียวกับในเขตศุลกากร" เป็นการให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจในเขตศุลกากรเท่านั้น อาจไม่ครอบคลุมกรณีที่มีความตกลงเพิ่มเติมขยายเขตพื้นที่เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรไปปฏิบัติหน้าที่ในเขตพื้นที่นั้น จึงควรแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำในร่างมาตรา ๓๗ สัตตรส ดังนี้ "ให้กรมศุลกากรมีอำนาจในทางศุลกากรทั้งปวงในพื้นที่ควบคุมร่วมกันและพื้นที่ตามความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนเช่นเดียวกับในเขตศุลกากร"

๔.๑.๓ เรื่องการลงโทษซ้ำ จะกระทำได้หรือไม่ ในร่างมาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ (๓) ที่กำหนดว่า "ในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลง ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายไทย และเมื่อดำเนินการเสร็จแล้วให้รายงานผลการดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงทราบ และถ้าเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงร้องขอ พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยจะส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีตามความตกลงเมื่อได้มีการดำเนินการตามกฎหมายไทยแล้วเสร็จ ก็ได้" นั้น

ในการรับฟังความคิดเห็น ผู้แทนกรมขนส่งทางบกได้ชี้แจงว่าหลักเกณฑ์ในร่างมาตรา ๑๐ ของร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. .... มาจากหลักเกณฑ์ความตกลง CCA ข้อที่ ๑๑ (๓)[๖] Principle Governing Detention or Return of Goods, Vehicles , and People ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบความตกลง CBTA เช่นกัน โดยหลักเกณฑ์ดังกล่าว กำหนดให้เป็นดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ด้วยเช่นกันว่าจะอนุญาตให้มีการส่งบุคคลดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีผู้ร้องขอได้หรือไม่ ซึ่งคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาแล้วเห็นชอบให้คงหลักเกณฑ์ในร่างมาตรา ๑๐ ทั้งนี้ในมาตรา ๓๗ (๓) เอกูนวีสติ ของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. .... นำหลักเกณฑ์ของร่างมาตรา ๑๐ มากำหนดหลักเกณฑ์ไว้ทำนองเดียวกัน

---

[๖] Should a violation of the legislation of both the Country of Entry and the Country of Exit be detected during the border crossing formalities in the CCA of the Country of Entry, The Country of Entry shall (a) exercise its sovereign authority in the detention of the vehicle(s), goods, and/or people, (b) report the results of its enforcement of its laws to the Competent Authorities of the Country of Exit, and (c) return the vehicle(s), goods, and/or people to the Country of Exit upon request.

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย จึงตั้งข้อสังเกตไว้ทำนองเดียวกับข้อสังเกตในร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. .... ในกรณีมีการกระทำความผิดกรรมเดียวผิดกฎหมายทั้งสองประเทศ ซึ่งฐานความผิดของแต่ละประเทศกำหนดไว้ต่างกัน หรือผิดตามกฎหมายอื่นโดยกฎหมายของประเทศภาคี หรือกฎหมายของไทยอาจกำหนดแตกต่างกัน รัฐบาลประเทศภาคีอาจร้องขอให้ส่งตัวบุคคลดังกล่าวเพื่อดำเนินคดีตามฐานความผิดหรือกฎหมายอื่นของประเทศภาคี อย่างไรก็ดีการกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวที่นำหลักเกณฑ์ซึ่งกำหนดไว้ในความตกลงระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวให้มีการตั้งด่าน ที่ด่านพรมแดนมุกดาหาร (สะพานมิตรภาพ ๒) และด่านสากลชัวมิตรภาพ แขวงสะหวันนะเขต มากำหนดหลักเกณฑ์ในร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ขัดต่อเจตนารมณ์ของผู้ร่างซึ่งต้องการให้พระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้มีผลใช้บังคับกับทุกพื้นที่ ไม่ได้รองรับเฉพาะความตกลง CBTA เท่านั้น แต่รวมถึงความตกลงอื่นที่รัฐบาลไทยอาจไปทำกับรัฐบาลประเทศอื่นในภายหน้าด้วยเช่นกัน

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายพิจารณาและเห็นชอบโดยเสนอให้มีการเพิ่มเติมข้อความในร่างมาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ วรรคหนึ่ง "เว้นแต่จะมีความตกลงเป็นอย่างอื่น การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่พนักงานศุลกากรตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้..." เพื่อรองรับความตกลงซึ่งรัฐบาลไทยอาจทำกับรัฐบาลของประเทศต่างๆ ซึ่งอาจไม่เห็นชอบกับหลักเกณฑ์ในร่างมาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่พนักงานศุลกากรตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

๔.๒ ประเด็นข้อกฎหมายซึ่งคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายหารือกับกรมขนส่งทางบกและได้ตั้งข้อสังเกตบางประการ

๔.๒.๑ เรื่องการส่งทรัพย์สินซึ่งได้จากการยึด ในร่างมาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ และร่างมาตรา ๓๗ วีสติ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องการส่งทรัพย์สินที่ได้จากการกระทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นสัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะที่ยึดมาจะส่งต่อไปให้รัฐบาลประเทศซึ่งร้องขอได้หรือไม่ และมีกระบวนการอย่างไร

ในมาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ และมาตรา ๓๗ วีสติ ของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. .... ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ทำนองเดียวกับมาตรา ๑๐ และมาตรา ๑๑ ของร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. .... ซึ่งผู้แทนกรมขนส่งทางบกได้ชี้แจงว่าในชั้นคณะกรรมาธิการวิสามัญสภาผู้แทนราษฎร ได้มีการหารือในประเด็นเรื่องการส่งทรัพย์สินซึ่งได้จากการยึด เนื่องจากได้ตระหนักถึงปัญหากรณีที่มีการยึดแล้วไม่สามารถคืนของดังกล่าวได้ หรือกรณีที่เป็นสินค้าซึ่งแปรสภาพตามกาลเวลา ยกตัวอย่างเช่น ของสดเสียง่าย

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายพิจารณาแล้วเห็นควรตั้งข้อสังเกตว่าบางกรณีทรัพย์สินที่ได้จากการกระทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนรวมถึงความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร อาจมิใช่เป็นสินค้าซึ่งแปรสภาพตามกาลเวลาแต่เพียงอย่างเดียว ทั้งนี้มีกรณีการลักลอบขนส่งสัตว์ป่า หรือโบราณวัตถุ ซึ่งมีแหล่งที่มาในประเทศไทยหรือประเทศภาคีอื่น ดังนั้นการที่กฎหมายเปิดช่องให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยได้ใช้ดุลพินิจ หากเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยใช้ดุลพินิจไม่เหมาะสมอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อประเทศไทยได้เช่นกัน

๔.๒.๒ เรื่องการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ในร่างมาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ และ ร่างมาตรา ๓๗ วีสติ ที่ให้มีการส่ง บุคคล ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งของดังกล่าว จะมีหลักเกณฑ์และวิธีการเหมือนดังเช่นที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งผู้ร้ายข้ามแดน พ.ศ. ๒๕๕๑ หรือไม่ อย่างไร

ในประเด็นนี้แม้ว่ากระทรวงคมนาคมได้ชี้แจงในชั้นพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑๒) และได้มีการแก้ไขโดยเพิ่มเติมเงื่อนไขการส่งบุคคลไปยังประเทศภาคีตามความตกลงในกรณีที่การกระทำความผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลงที่ตรวจพบในพื้นที่ร่วมกันในราชอาณาจักร ให้มีการดำเนินการตามกฎหมายไทยให้แล้วเสร็จก่อนจึงส่งบุคคลดังกล่าวไปตามคำร้องขอของเจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีตามความตกลงได้ (ร่างมาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ (๓)) และจึงไม่มีประเด็นเรื่องการส่งผู้ร้ายข้ามแดนต่อไปแล้วก็ตาม

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายได้ศึกษา ความหมายคำว่า "การส่งผู้ร้ายข้ามแดน" (Auslieferung/Extradition) คือ การที่เจ้าหน้าที่ของรัฐหนึ่งส่งมอบผู้ต้องหาหรือจำเลยให้เจ้าหน้าที่ของรัฐอีกรัฐหนึ่งเพื่อดำเนินคดีอาญา หรือเพื่อบังคับโทษตามคำพิพากษา ซึ่งการส่งผู้ร้ายข้ามแดน เป็นหลักของกฎหมายระหว่างประเทศที่ว่ารัฐทุกรัฐมีหน้าที่ตามกฎหมายระหว่างประเทศที่จะต้องลงโทษผู้กระทำความผิดอาญาเองหรือไม่ก็ต้องส่งตัวผู้กระทำความผิดข้ามแดนไปเพื่อลงโทษซึ่งเป็นหลักที่ Hugo Von Grotius[๓] บิดาแห่งกฎหมายระหว่างประเทศได้วางไว้เมื่อปี ค.ศ.๑๖๒๔ โดยพิจารณาหลักเกณฑ์ในเรื่องการส่งผู้ร้ายข้ามแดนซึ่งเกี่ยวข้องกับประเด็นในร่างมาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ (๓)[๔] ซึ่งมีหลักเกณฑ์เกี่ยวข้อง ดังนี้

เรื่องหลักไม่ดำเนินคดีซ้ำ (Prinzip " ne bis in idem" / Principle of Double Jeopardy" หมายความว่า เมื่อได้มีการดำเนินคดีกับผู้ใดในรัฐที่ถูกร้องขอจนมีการยื่นฟ้องไปแล้วหรือมีคำพิพากษาเสร็จเด็ดขาดแล้ว รัฐที่ถูกร้องขอนั้นชอบที่จะปฏิเสธไม่ส่งตัวผู้นั้นข้ามแดนไปให้รัฐอื่นได้[๕]

นอกจากนี้ ในมาตรา ๑๐ พระราชบัญญัติส่งผู้ร้ายข้ามแดน พ.ศ. ๒๕๕๑ กำหนดว่า "ถ้าบุคคลใดซึ่งถูกร้องขอให้ส่งข้ามแดนนั้นเคยได้รับการพิจารณาคดีจากศาลไทยหรือศาลของประเทศผู้ร้องขอในการกระทำอย่างเดียวกันกับที่มีการร้องขอ ให้ส่งข้ามแดนและศาลไทยหรือศาลของประเทศผู้ร้องขอได้มีคำพิพากษาถึงที่สุดให้ปล่อยตัวหรือพิพากษาให้ลงโทษ และผู้นั้นได้พ้นโทษแล้ว หรือได้รับการอภัยโทษหรือนิรโทษกรรมหรือคดีขาดอายุความหรือมีเหตุอื่นใดซึ่งไม่สามารถดำเนินคดีแก่บุคคลนั้นตามกฎหมายของประเทศผู้ร้องขอ ห้ามมิให้ส่งบุคคลดังกล่าวเป็นผู้ร้ายข้ามแดนเนื่องจากการกระทำนั้นอีก"

---

[๓] ศาสตราจารย์ ดร.คณิต ณ นคร "กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา" บทที่ ๓๓ การส่งผู้ร้ายข้ามแดน พิมพ์ครั้งที่ ๘. สำนักพิมพ์วิญญูชน มีนาคม ๒๕๕๕

[๔] ๓๗ เอกูนวีสติ (๓) ของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. .... "การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่พนักงานศุลกากรตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

(๓) ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายประเทศภาคีตามความตกลง ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายไทยและเมื่อดำเนินการเสร็จแล้ว ให้รายงานผลการดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงทราบ และถ้าเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงร้องขอ พนักงานศุลกากรจะส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีตามความตกลงเมื่อได้มีการดำเนินการตามกฎหมายไทยเสร็จแล้วก็ได้"

[๕] อ้างแล้วเชิงอรรถที่ ๓

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายพิจารณาหลักเกณฑ์ในมาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ (๓) ของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. .... กับหลักเกณฑ์การส่งผู้ร้ายข้ามแดน เรื่องหลักไม่ดำเนินคดีซ้ำ และตามหลักเกณฑ์ในบทบัญญัติมาตรา ๑๐ พระราชบัญญัติส่งผู้ร้ายข้ามแดน พ.ศ. ๒๕๕๑ นั้น จะเห็นได้ว่าการกำหนดหลักเกณฑ์ตามร่างมาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ (๓) ที่เปิดช่องให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยใช้ดุลพินิจในการส่งบุคคลไปตามที่เจ้าหน้าที่รัฐบาลประเทศภาคีร้องขอในกรณีที่มีการกระทำความผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคี ซึ่งได้ดำเนินการตามกฎหมายไทยเสร็จแล้วนั้น การกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวนั้นเป็นการขัดกับหลักกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน เนื่องจากหลักกฎหมายอาญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนจะไม่ดำเนินคดีกับบุคคลเช่นว่านั้นซ้ำอีก ดังนั้น เมื่อได้มีการดำเนินคดีกับบุคคลในประเทศไทยจนมีการยื่นฟ้องไปแล้วหรือมีคำพิพากษาเสร็จเด็ดขาดแล้ว เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยชอบที่จะปฏิเสธไม่ส่งบุคคลผู้นั้นข้ามแดนให้ตามคำร้องขอของรัฐอื่นอีก

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย จึงตั้งข้อสังเกตว่าการกำหนดหลักเกณฑ์ในมาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ (๓) เรื่องการส่งตัวบุคคลซึ่งได้ดำเนินคดีหรือมีคำพิพากษาเสร็จเด็ดขาดแล้วไปยังประเทศภาคีซึ่งร้องขอนั้นขัดต่อหลักการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ในเรื่องหลักไม่ดำเนินคดีซ้ำ และยังขัดกับหลักกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดนซึ่งกำหนดไว้ในมาตรา ๑๐ แห่งพระราชบัญญัติส่งผู้ร้ายข้ามแดน พ.ศ. ๒๕๕๑ ด้วยเช่นกัน

ตามที่กล่าวไปแล้วในข้างต้นถึงความจำเป็นที่ต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน) ไว้เป็นการเฉพาะ เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้มีขึ้นมาเพื่อรองรับอำนาจหน้าที่ของพนักงานศุลกากรโดยตรง อีกทั้งกฎหมายศุลกากรเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกโดยเฉพาะ จึงจำเป็นต้องกำหนดหลักเกณฑ์และรายละเอียดต่างๆ ให้ชัดเจนเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ และผู้ที่อยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายได้ทราบหลักเกณฑ์ทั้งหมดและไม่เกิดความสับสน คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายจึงเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้สอดคล้องกับร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. .... และเพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานศุลกากรเป็นมาตรฐานและสอดคล้องกับความตกลง CBTA รวมถึงรองรับความตกลงอื่นๆ ที่รัฐบาลไทยอาจทำความตกลงกับประเทศต่างๆ ในภายหน้าด้วย

ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. ....
(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement))*

การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เป็นการช่วยส่งเสริมให้การค้าระหว่างประเทศมีการขยายตัว เนื่องจากการอำนวยความสะดวกนั้น จะสามารถช่วยลดความยุ่งยากในการดำเนินการ ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการได้รับความสะดวกในการขนส่งสินค้ามากขึ้น จึงก่อให้เกิดความพยายามร่วมมือระหว่างประเทศในการจัดทำกรอบความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement) เพื่อกำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้าร่วมกันในภูมิภาคอาเซียน เพื่อส่งเสริมความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน

โดยที่ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้กำหนดให้มีการตรวจสินค้ากันเพียง ๑ ครั้ง เพื่ออำนวยความสะดวกและลดระยะเวลา จึงกำหนดให้มีการตรวจร่วมกันและพร้อมกันระหว่าง ๒ ประเทศ โดยกำหนดให้มีจุดตรวจที่เรียกว่า “Single - Stop Inspection” โดยเจ้าหน้าที่ของทั้ง ๒ ประเทศที่มีดินแดนติดต่อกันจะต้องตรวจของพร้อม ๆ กัน ในพื้นที่ที่เรียกว่า Common Control Area : CCA ซึ่งเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกันจะถูกกำหนดไว้ในความตกลงของประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกัน โดยจะทำความตกลงร่วมกันว่าจะใช้พื้นที่ส่วนใดเป็นจุดตรวจ จะทำการตรวจขาเข้าหรือขาออก ทั้งนี้ พิธีการในการตรวจขึ้นอยู่กับประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันที่จะทำความตกลง อย่างไรก็ดีประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับเป็นการทั่วไป ในการให้อำนาจแก่พนักงานศุลกากรในการปฏิบัติหน้าที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร

ดังนั้น จึงได้มีแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement)) ขึ้น โดยสามารถสรุปข้อดีของร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับดังกล่าว ได้ดังนี้

***ที่มา :** คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย, ความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย เรียบเรียงโดย นางกิตติมา อรุณพูลทรัพย์ วิทยากรปฏิบัติการ กลุ่มงานกฎหมาย ๑ สำนักกฎหมาย

ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement))

๑. เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดนและลดความยุ่งยากในการดำเนินการตามกฎหมาย ระเบียบ พิธีการ และข้อกำหนดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามแดน อันจะทำให้ภาคธุรกิจหรือผู้ประกอบการได้รับความสะดวกในการขนส่งสินค้ามากขึ้น

๒. สามารถลดต้นทุน เวลา ในการดำเนินธุรกิจซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าในภูมิภาคเกิดความรวดเร็วและมีความคล่องตัวมากขึ้น

๓. การอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ ซึ่งนำมาสู่การจ้างงาน การพัฒนาทางเทคโนโลยี และการยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน ทำให้เศรษฐกิจของประเทศดียิ่งขึ้น

๔. เป็นการส่งเสริมการรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางด้านการค้าระหว่างประเทศ และก่อให้เกิดศักยภาพในการแข่งขันทางการค้ากับภูมิภาคอื่น ๆ

พิธีสาร 1 : การกำหนดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ จุดเข้าและออกประเทศ *

ตามความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน (ต่อไปนี้เรียกว่า "ภาคผนวก")

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ต่อไปนี้เรียกว่า "ประเทศภาคีคู่สัญญา")

อ้างถึง ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน ซึ่งมีการลงนามครั้งแรกเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2542 ณ กรุงเวียงจันทน์ และมีการแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2544 ณ กรุงย่างกุ้ง ราชอาณาจักรกัมพูชาได้ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2544 ณ กรุงย่างกุ้ง สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2545 ณ กรุงพนมเปญ และสหภาพพม่าได้ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 ณ เมืองต้าลี่ (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "ความตกลง")

อ้างถึง ข้อ 3 (ข) และ (ฑ) ของความตกลงซึ่งมีผลให้ภาคผนวกและพิธีสารต้องกำหนดรายละเอียดทางเทคนิคหรือเวลา และ/หรือสถานที่โดยเฉพาะ และภาคผนวกและพิธีสารถือเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงและมีผลผูกพันเท่าเทียมกัน

อ้างถึง ข้อ 36 ของความตกสงฉบับแก้ไขเพิ่มเติม การลงนามและการให้สัตยาบันหรือการภาคยานุวัติและการมีผลบังคับใช้ของความตกลง อาจกระทำแยกจากภาคผนวกและพิธีสาร

อ้างถึง การประชุมระดับรัฐมนตรีโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ครั้งที่ 9 ณ กรุงมะนิลา เมื่อเดือนมกราคม 2543 การประชุมคณะทำงานสาขาการขนส่งภายใต้ความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 7 ณ นครโฮจิมินห์ เมื่อเดือนสิงหาคม 2545 และการประชุมระดับรัฐมนตรีโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ครั้งที่ 11 ณ กรุงพนมเปญ เมื่อเดือนกันยายน 2545 ซึ่งรัฐบาลของประเทศภาคีได้ให้ความเห็นชอบต่อแผนงานการจัดทำความตกลงและภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงให้แล้วเสร็จในปี 2548 และ

อ้างถึง ข้อ 6, 20 และ 25 ของความตกลง ซึ่งกำหนดให้พิธีสารฉบับนี้กำหนดรายละเอียดต่าง ๆ

ได้ตกลงกัน ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 : เส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศและจุดข้ามแดน

เส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศและจุดข้ามแดนที่ความตกลงครอบคลุมถึง ได้กำหนดไว้ในเอกสารแนบของพิธีสารฉบับนี้ คือ "บัญชีรายชื่อเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศและจุดข้ามแดนที่กำหนดและแผนที่ที่เกี่ยวข้อง" (ขนาด A4)

* ที่มา : สืบค้นจาก http://www.ltpcenter.com

ข้อ 2 : การเปิดจุดข้ามแดนและเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศเพิ่มเติม

นอกเหนือจากจุดข้ามแดนและเส้นทางที่ได้กำหนดไว้ในพิธีสารนี้แต่เดิมแล้ว กลุ่มของประเทศภาคีคู่สัญญามีสิทธิ์ที่จะเปิดจุดข้ามแดนและเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศเพิ่มได้โดยจัดทำบันทึกความเข้าใจระหว่างกัน จุดข้ามแดนและเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศที่กำหนดเพิ่มเติมนั้นจะมีสถานะเท่ากับจุดข้ามแดนและเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศที่กำหนดไว้เดิม ส่วนที่เปิดเพิ่มนี้จะต้องแจ้งให้คณะกรรมการร่วมทราบในทันทีและจัดรวมไว้ในข้อ 1 ของพิธีสารนี้โดยการแก้ไข อย่างไรก็ตาม จุดข้ามแดนเพิ่มเติมอาจได้รับการเปิดก่อนการให้สัตยาบันหรือการยอมรับการแก้ไขนั้น หากจุดนั้นมีคุณสมบัติเป็นที่น่าพอใจเหมือนกับจุดข้ามแดนที่กำหนดไว้ครั้งแรก

ข้อ 3 : การแก้ไข

ภาคีคู่สัญญาใด ๆ อาจเสนอให้มีการแก้ไขพิธีสารผ่านคณะกรรมการร่วม การแก้ไขดังกล่าวจะต้องผ่านความเห็นชอบเป็นเอกฉันท์จากประเทศภาคีคู่สัญญาทุกประเทศ

ข้อ 4 : การให้สัตยาบันหรือการยอมรับ

พิธีสารนี้จะต้องได้รับสัตยาบันหรือการยอมรับจากรัฐบาลของประเทศภาคีคู่สัญญา ข้อบทนี้ใช้ในกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมพิธีสารนี้ด้วย (ถ้ามี)

ข้อ 5 : ผลบังคับใช้

พิธีสารจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ประเทศภาคีคู่สัญญาอย่างน้อยสองประเทศได้ให้สัตยาบันหรือยอมรับพิธีสาร และจะมีผลบังคับระหว่างประเทศที่ให้สัตยาบันหรือยอมรับแล้วเท่านั้น ข้อบทนี้ใช้กับกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมพิธีสารนี้ด้วย (ถ้ามี)

ข้อ 6 : การปรับกฎหมายภายในประเทศ

ในกรณีที่จำเป็น ประเทศภาคีคู่สัญญารับที่จะดำเนินการปรับกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้องให้รับกับเนื้อหาของพิธีสารนี้

ข้อ 7 : ข้อสงวน

ไม่อนุญาตให้มีการตั้งข้อสงวนต่อพิธีสารนี้

ข้อ 8 : การระงับใช้พิธีสาร

ประเทศภาคีคู่สัญญาแต่ละประเทศอาจระงับการบังคับใช้พิธีสารทั้งหมดหรือบางส่วนชั่วคราวโดยทันทีเมื่อมีกรณีฉุกเฉินที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยภายในประเทศ ประเทศภาคีคู่สัญญาจะต้องแจ้งกับประเทศภาคีคู่สัญญาอื่นทราบโดยเร็วที่สุดเกี่ยวกับการระงับพิธีสาร ซึ่งจะสิ้นสุดลงทันทีเมื่อเหตุการณ์กลับเข้าสู่สภาวะปกติ

ข้อ 9 : ความสัมพันธ์กับความตกลง

ในฐานะที่เป็นมาตรการในการดำเนินการตามหลักการที่กำหนดไว้ในความตกลง พิธีสารนี้จะต้องไม่เบี่ยงเบนหรือขัดต่อหลักการดังกล่าว ในกรณีที่มีความขัดแย้งระหว่างพิธีสารและความตกลงให้ถือตาม

ความตกลงเป็นหลัก และในกรณีที่มีความขัดแย้งระหว่างพิธีสารนี้กับภาคผนวกอื่นหรือพิธีสารอื่น ให้ตีความโดยอาศัยความตกลงเป็นหลัก

ข้อ 10 : ความสัมพันธ์กับเอกสารแนบท้ายพิธีสาร

เอกสารแนบถือเป็นส่วนหนึ่งของพิธีสารและมีผลผูกพันเท่าเทียมกัน

ข้อ 11 : การระงับข้อพิพาท

การพิพาทระหว่างประเทศภาคีคู่สัญญาตั้งแต่สองประเทศหรือมากกว่านั้นเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้พิธีสารนี้ จะตัดสินโดยตรงหรือโดยการเจรจาฉันมิตรในคณะกรรมการร่วม

ข้อ 12 : การเพิกถอน

เมื่อพิธีสารมีผลบังคับใช้แล้ว ไม่อาจยกเลิกเพิกถอนพิธีสารแยกต่างหากจากความตกลงได้

เอกสารแนบของพิธีสาร 1 : บัญชีรายชื่อเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศและจุดข้ามแดนที่กำหนดและแผนที่ที่เกี่ยวข้อง (ขนาด A4)

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามข้างท้ายนี้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องจึงได้ลงนามในภาคผนวกนี้

ทำขึ้น ณ กรุงพนมเปญ วันที่ 30 เมษายน 2547 เป็นภาษาอังกฤษโดยมีต้นฉบับจำนวนหกฉบับ

ลงนามโดย

สำหรับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา
ฯพณฯ Tram IV Tek
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
ฯพณฯ Hu Xijie
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการสื่อสาร

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
ฯพณฯ Sommad Pholsena
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ขนส่ง ไปรษณีย์และก่อสร้าง

สำหรับรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า
ฯพณฯ Thura Thaung Lwin
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงขนส่งทางรถไฟ

สำหรับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
ฯพณฯ นิกร จำนง
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
ฯพณฯ Pham The Minh
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

PROTOCOL 1: DESIGNATION OF CORRIDORS, ROUTES, AND POINTS OF ENTRY AND EXIT (BORDER CROSSINGS)

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People (hereinafter referred to as "the Annex")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed on 26 November 1999 at Vientiane, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China on 3 November 2002 at Phnom Penh, and acceded to by the Union of Myanmar on 19 September 2003 at Dali City (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Articles 6, 20, and 25 of the Agreement, calling for this Protocol to provide variable elements,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1: Corridors, Routes and Border Crossings

The corridors/routes and border crossings to which the Agreement applies shall be as prescribed in the Attachment to this Protocol: "List of Corridors, Routes and Border Crossings", and Associated Map (A4-format).

Article 2: Opening of Additional Border Crossings and Routes

In addition to the border crossings and routes originally designated in this Protocol, groups of Contracting Parties are entitled to open additional border crossings and routes through a memorandum of understanding between or among them. Such additional border crossings or routes will enjoy the same status as the originally designated ones. Any such opening will be promptly notified to the Joint Committee and put forward for inclusion in Article 1 of this Protocol by amendment. However, such additional border crossings may be opened before ratification or acceptance of such an amendment, provided they satisfy the same requirements as the originally designated ones.

Article 3: Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Protocol via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 4: Ratification or Acceptance

The Protocol is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Protocol, if any.

Article 5: Entry into Force

The Protocol will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Protocol, if any.

Article 6: Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Protocol.

Article 7: Reservations

No reservation to the Protocol shall be permitted.

Article 8: Suspension of the Protocol

Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Protocol with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Article 9: Relationship with the Agreement

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Protocol cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Protocol and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility

between the Protocol and an annex or another protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

Article 10: Relationship of the Attachments to the Protocol

The attachments shall form an integral part of the Protocol and shall be equally binding.

Article 11: Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Protocol shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 12: Denunciation

Once entered into force, the Protocol cannot be denounced separately from the Agreement.

Attachment to Protocol 1: List of Corridors, Routes and Border Crossings, and Associated Map (A4-format)

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

Done at Phnom Penh on 30 April 2004 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

.....

His Excellency Tram Iv Tek
Secretary of State, Ministry of Public Works and Transport

For the Government of the People's Republic of China

.....

His Excellency Hu Xijie
Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

.....

His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar

.....

His Excellency Thura Thaung Lwin
Deputy Minister of Rail Transportation

For the Government of the Kingdom of Thailand

.....

His Excellency Nikorn Chamnong
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

.....

His Excellency Pham The Minh
Vice Minister of Transport

ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว *
รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน

รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "ภาคีคู่สัญญา"

ประสงค์ที่จะรักษา พัฒนาต่อไป และกระชับความสัมพันธ์และความร่วมมือฉันมิตร

กระตือรือล้นที่จะพัฒนาต่อไปซึ่งความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างกัน ซึ่งเศรษฐกิจของหลายประเทศในอนุภูมิภาคอยู่ระหว่างช่วงรอยต่อการเปลี่ยนแปลง

มุ่งมั่นที่จะสนับสนุนความร่วมมือทางการขนส่งทางถนน

ปรารถนาที่จะอำนวยความสะดวกการเคลื่อนไหวของสินค้าและบุคคลระหว่างและท่ามกลางภาคีคู่สัญญาโดยได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน

ตระหนักว่าประเทศในภูมิภาคได้ดำเนินการเป็นขั้นตอนในระดับทวิภาคีและพหุภาคี เพื่อร่วมมือระหว่างกันในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางบก

เน้นถึงความตั้งใจที่จะพัฒนาและรักษาระบบการขนส่งและสื่อสารที่ราบรื่น รวดเร็ว มีเหตุผล ประสิทธิภาพ และได้ประโยชน์ร่วมกันทุกฝ่าย

---

* ที่มา : สืบค้นจาก http://www.ltpcenter.com

เมื่อมีการแก้ไข เพื่อเปิดให้ประเทศสมาชิก GMS อื่น ๆ เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลง โดยกัมพูชา จีน และพม่าได้ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคีความตกลงฯ ตามลำดับ และได้มีการเปลี่ยนชื่อความตกลงเป็นความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement)

ระลึกถึงข้อมติที่ 48/11 ของคณะกรรมาธิการเพื่อเศรษฐกิจและสังคมขององค์การสหประชาชาติเรื่องการขนส่งทางถนนและรถไฟในส่วนที่เกี่ยวกับมาตรการอำนวยความสะดวกและคำแนะนำของที่ประชุมทางด้านการขนส่งของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 3 ที่คุนหมิง ระหว่างวันที่ 12-13 ธันวาคม พ.ศ. 2539

ได้ตกลงกัน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 : บททั่วไป

ข้อ 1 : เป้าหมายและวัตถุประสงค์

ความตกลงนี้มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

(ก) อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดนระหว่างและท่ามกลางภาคีคู่สัญญา

(ข) ลดความยุ่งยาก และประสานกฎหมาย กฎระเบียบ ระเบียบพิธี และข้อกำหนดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน และ

(ค) ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ข้อ 2 : กรอบการบังคับใช้

(ก) ความตกลงนี้บังคับใช้กับการขนส่ง (ไม่ว่าโดยรถหรือไม่ใช่รถ ไม่ว่าเพื่อการพาณิชย์โดยผู้ประกอบการสาธารณะหรือส่วนบุคคล ไม่ว่าเป็นการส่วนตัวหรือเพื่อรับจ้างหรือรางวัล) ข้ามพรมแดน (เข้าไป มาจาก หรือผ่านดินแดนของภาคีคู่สัญญา) ทางถนน (รวมทั้งการข้ามแม่น้ำโดยใช้เรือเฟอรีในกรณีที่ไม่มีสะพาน) ของสินค้าหรือบุคคล

(ข) เว้นแต่ได้กล่าวไว้เป็นอย่างอื่น ความตกลงนี้ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับเรื่องการค้าและการเข้าเมือง ความตกลงนี้ไม่กระทบสิทธิของภาคีคู่สัญญาในการยอมรับสินค้าเข้าสู่ดินแดนของตนภายใต้กฎหมายเกี่ยวกับการการนำเข้า/ส่งออก/ผ่านแดนของสินค้าและการเข้า/ออกนอกเมือง/การผ่านแดนของบุคคล

ข้อ 3 : บทนิยาม

เพื่อวัตถุประสงค์ของความตกลง คำที่ขีดเส้นใต้มีความหมาย ดังต่อไปนี้

(ก) ความตกลง หมายถึง ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน รวมถึงภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายตารางนี้

(ข) ภาคผนวก หมายถึง ส่วนเพิ่มเติมความตกลงซึ่งเป็นรายละเอียดทางเทคนิค ภาคผนวกถือเป็นส่วนเดียวกันกับความตกลงและมีผลบังคับใช้เท่าเทียมกัน

(ค) การขนส่งภายในประเทศ หมายถึง การขนส่งระหว่างสองจุดภายในดินแดนของภาคีคู่สัญญาหนึ่ง ซึ่งดำเนินการโดยผู้ประกอบการซึ่งมีถิ่นฐานในประเทศภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

(ง) เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ หมายถึง หน่วยงานหรือหลายหน่วยงานที่รัฐบาลแต่งตั้ง และมีหน้าที่เกี่ยวกับการดำเนินการตามความตกลงนี้

(จ) สินค้าอันตราย หมายถึง สินค้าประเภทที่กำหนดในภาคผนวก 1

(ฉ) การจราจรภายใน หมายถึง การขนส่งภายในดินแดนของภาคีคู่สัญญาหนึ่ง

(ช) ประเทศผู้ส่ง หมายถึง
ในกรณีของบุคคล หมายถึง ประเทศที่มีถิ่นฐานอยู่เป็นปกติ
ในกรณีผู้ประกอบการ หมายถึง ประเทศที่จัดตั้ง
ในกรณีรถ หมายถึง ประเทศที่มีการจดทะเบียน

(ซ) ประเทศผู้รับ หมายถึง ประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น

(ฌ) ประเทศที่ไม่มีทางออกทะเล หมายถึง ประเทศที่ไม่มีชายฝั่งทะเล

(ญ) รถยนต์ หมายถึง รถที่ใช้พลังงานขับเคลื่อน ปกติใช้ขนส่งบุคคลหรือสินค้าทางถนน ซึ่งกำหนดประเภทไว้ในภาคผนวก 2

(ฎ) การขนส่งแบบไม่มีการกำหนดตารางเดินรถ หมายถึง การขนส่งที่ไม่ใช่การขนส่งแบบกำหนดเส้นทาง

(ฏ) บุคคล หมายถึง ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง รวมทั้งผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว

(ฐ) สินค้าเน่าเสียง่าย หมายถึง สินค้าประเภทที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 3

(ฑ) พิธีสาร หมายถึง ส่วนเพิ่มเติมความตกลงซึ่งเป็นเรื่องเฉพาะเกี่ยวกับเวลา และ/หรือสถานที่ พิธีสาร ถือเป็นส่วนเดียวกันกับความตกลงและมีผลบังคับใช้เท่าเทียมกัน

(ฒ) การขนส่งทางถนน หมายถึง รวมการข้ามแม่น้ำโดยใช้เรือเฟอรีในกรณีที่ไม่มีสะพาน

(ณ) การขนส่งแบบมีการกำหนดตารางเดินรถ หมายถึง การขนส่งตามเส้นทางที่กำหนดโดยมีตารางการเดินรถและจุดรับ-ส่ง และราคาค่าโดยสารที่แน่นอน ไม่จำกัดประเภทบุคคลที่จะใช้บริการนี้ โดยใช้หลักผู้มาก่อนจะได้รับการบริการก่อน

(ด) ประเทศที่สาม หมายถึง ประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีคู่สัญญาความตกลงนี้

(ต) ผู้ประกอบการขนส่ง หมายถึง บุคคลหรือนิติบุคคลหรือนิติบุคคลตามกฎหมายบริษัทมหาชนที่รับขนส่งสินค้าหรือบุคคลทางถนนเพื่อรางวัล

(ถ) การขนส่งส่วนตัว หมายถึง การขนส่งซึ่งเป็นส่วนประกอบของกิจการ โดยเป็นการเคลื่อนย้ายลูกจ้างหรือสินค้าตามเป้าหมายเชิงพาณิชย์ของกิจการนั้น โดยใช้รถของกิจการนั้น และพนักงานขับรถเป็นลูกจ้างของกิจการนั้น

(ท) ประเทศที่มีการผ่านแดน หมายถึง ประเทศที่มีการจราจรผ่านดินแดนของตน

(ธ) การจราจรผ่านแดน หมายถึง การขนส่งสินค้าผ่านดินแดนของประเทศภาคีคู่สัญญาโดยการผ่านดินแดนดังกล่าวเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการเดินทางทั้งเที่ยวซึ่งเริ่มต้นและสิ้นสุดนอกเหนือพรมแดนของภาคีคู่สัญญาที่มีการผ่านแดนนั้น

(น) รถ หมายถึง พาหนะใด ๆ ที่ใช้ในการขนส่งทางถนน

ส่วนที่ 2 : การอำนวยความสะดวกพิธีการการข้ามเขตแดน

ข้อ 4 : การอำนวยความสะดวกพิธีการการข้ามเขตแดน

ภายใต้ภาคผนวก 4 ประเทศภาคีคู่สัญญาจะค่อย ๆ ปรับใช้มาตรการ ดังต่อไปนี้ เพื่อลดความยุ่งยาก และเร่งระยะเวลาของพิธีการข้ามพรมแดน

(ก) single window inspection : การตรวจสอบต่าง ๆ และการควบคุมบุคคล (หนังสือเดินทาง ตราวีซ่า ใบขับขี่ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ภาษีศุลกากร สุขภาพ/การตรวจโรคระบาด) การตรวจสอบรถยนต์ (การจดทะเบียน ความมั่นคงแข็งแรงของรถ และการประกันภัย) รวมทั้งสินค้า (ภาษีศุลกากร คุณภาพ สุขอนามัย/การกักกันพืช และการตรวจโรคสัตว์) จะต้องดำเนินการร่วมกันและพร้อมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจที่เกี่ยวข้อง (เช่น ศุลกากร ตำรวจ การตรวจคนเข้าเมือง การค้า การเกษตรกรรม ฝ่ายสาธารณสุข)

(ข) Single-stop inspection : เจ้าหน้าที่ของภาคีคู่สัญญาสองฝ่ายจะต้องให้ความช่วยเหลือแก่ภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งในการปฏิบัติหน้าที่ของตนอย่างเต็มที่ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของประเทศทั้งสองที่เขตแดนติดต่อกันดังกล่าวจะดำเนินการตรวจสอบร่วมกันและพร้อมกัน หากภูมิประเทศในท้องถิ่นไม่เอื้ออำนวยต่อการจัดตั้งจุดควบคุม ณ จุดพรมแดนได้ เจ้าหน้าที่ของภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติหน้าที่ของตนได้ในดินแดนของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

(ค) การประสานด้านเวลาปฏิบัติงาน : ภาคีคู่สัญญาจะประสานกันด้านเวลาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่ควบคุมการข้ามแดนที่ชายแดนต่อกัน

(ง) การแลกเปลี่ยนข้อมูลล่วงหน้าและการทำพิธีการ : ภาคีคู่สัญญาจะทำงานร่วมกันในการแลกเปลี่ยนข้อมูลล่วงหน้าและการทำพิธีการสินค้าและบุคคล

ส่วนที่ 3 : การขนส่งบุคคลข้ามพรมแดน

ข้อ 5 : วีซ่า

(ก) สำหรับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง
ภาคีคู่สัญญาตกลงอนุญาตให้บุคคลของประเทศภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งและอยู่ภายใต้ข้อบังคับเรื่องวีซ่า ได้รับวีซ่าเพื่อการเข้า-ออกดินแดนหลายครั้ง ผู้ผ่านแดน และวีซ่าออกนอกเมือง ซึ่งมีระยะเวลาที่นาน

(ข) สำหรับบุคคลที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง
เงื่อนไขและรูปแบบของการออกวีซ่าจะกล่าวอย่างละเอียดในภาคผนวก 5

ข้อ 6 : การขนส่งบุคคล

ในการขนส่งบุคคลข้ามพรมแดน (รวมทั้งผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว เช่น รถ เส้นทางการขนส่ง และอัตราค่าโดยสาร) จะกำหนดไว้อย่างชัดเจนในภาคผนวก 5 และพิธีสารฉบับที่ 1)

ส่วนที่ 4 : การขนส่งสินค้าข้ามเขตแดน

ข้อ 7 : ข้อยกเว้นสำหรับการตรวจสอบด้านศุลกากร การวางเงินประกันทัณฑ์บน และการติดตาม (การอารักขาศุลกากร)

(ก) ภาคีคู่สัญญาตกลงว่าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้รับยกเว้นจาก (1) การตรวจด้านศุลกากรตามปกติกับสินค้าผ่านแดน ณ จุดข้ามเขตแดน (2) การติดตามในดินแดน และ (3) การวางเงินประกันทัณฑ์บนเพื่อเป็นการประกันภาษีศุลกากร

(ข) เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว ภาคีคู่สัญญาตกลงจะจัดให้มีกฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าในประเทศตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก 6

ข้อ 8 : การจราจรผ่านแดน

(ก) ภาคีคู่สัญญาให้เสรีภาพการผ่านแดน ให้การจราจรผ่านแดนที่ไปหรือมาจากดินแดนของภาคีคู่สัญญาอื่นสามารถผ่านดินแดนของตน

(ข) ให้ยกเว้นภาษีศุลกากรและภาษีแก่การจราจรผ่านแดน

(ค) การเก็บค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการจราจรผ่านแดนที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากรและภาษีอื่น ให้แบ่งเป็นสองขั้น คือ

ขั้นที่ 1 ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการจราจรผ่านแดน ที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากรและภาษีอื่น ให้เก็บตามที่กำหนดในพิธีสาร 2

ขั้นที่ 2 ให้เก็บค่าธรรมเนียมจากการจราจรผ่านแดนได้เฉพาะที่เป็นค่าใช้จ่าย

ข้อ 9 : การตรวจโรคระบาดพืชและสัตว์

ภาคีคู่สัญญาจะไม่ทำการตรวจสอบสินค้าที่ข้ามพรมแดนอย่างเข้มงวดมากกว่าที่กำหนดไว้ในระเบียบขององค์การอนามัยโลก และองค์การอาหารและการเกษตรกรรม

ข้อ 10 : บทบัญญัติเฉพาะสำหรับการขนส่งสินค้าชนิดพิเศษ

(ก) ความตกลงนี้ไม่ใช้บังคับการขนส่งสินค้าอันตราย ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 1

(ข) การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 3 จะต้องได้รับการปฏิบัติตามรูปแบบของการตรวจสินค้าข้ามแดนในลำดับแรก ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 3 เพื่อมิให้เกิดความล่าช้า

ส่วนที่ 5 : ข้อกำหนดสำหรับการยอมรับรถ

ข้อ 11 : การยอมรับรถในประเทศภาคีคู่สัญญาอื่น

ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในส่วนนี้ ภาคีคู่สัญญาต้องยอมให้รถไม่ว่าจะพวงมาลัยซ้ายหรือพวงมาลัยขวา (ไม่ว่าจะดำเนินการในเชิงพาณิชย์เพื่อรางวัลหรือเพื่อกิจการของตนหรือส่วนตัว) ซึ่งจดทะเบียนในประเทศภาคีคู่สัญญาอื่นเข้าสู่ดินแดนตน

ข้อ 12 : การจดทะเบียน

(ก) รถที่ใช้ในการจราจรข้ามแดนจะต้องได้รับการจดทะเบียนในประเทศผู้ส่งตามข้อกำหนดที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 2

(ข) รถจะต้องมีเครื่องหมายประจำรถ (เครื่องหมายการค้าของผู้ผลิต หมายเลขตัวถัง และเครื่องยนต์) ต้องมีหนังสือรับรองการจดทะเบียน ต้องแสดงหมายเลขทะเบียนบนป้ายด้านหน้าและด้านหลังของรถ จะต้องแสดงเครื่องหมายในการจำแนกประเทศที่ทำการจดทะเบียน

ข้อ 13 : ข้อกำหนดทางเทคนิค

รถและตู้คอนเทนเนอร์ที่วิ่งไปยังดินแดนของประเทศภาคีคู่สัญญาอื่น ต้องมีความปลอดภัยของอุปกรณ์และมาตรฐานไอเสียตามที่บังคับใช้ในประเทศผู้ส่ง ในส่วนของน้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุกสูงสุด และขนาดของรถที่วิ่งไปยังดินแดนของประเทศภาคีคู่สัญญาอื่น จะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานทางเทคนิคของประเทศผู้รับ

ข้อ 14 : การยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ

(ก) รถที่วิ่งไปยังดินแดนของประเทศภาคีคู่สัญญาอื่น ๆ ต้องอยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี

(ข) ประเทศผู้ส่งมีหน้าที่ในการตรวจสภาพความมั่นคง แข็งแรงของรถซึ่งจดทะเบียนในดินแดนของตน ให้เป็นไปตามหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถที่ออกให้

(ค) ประเทศภาคีคู่สัญญาอื่นต้องยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถดังกล่าว

ข้อ 15 : เครื่องหมายและข้อบังคับการจราจรทางถนน

ประเทศภาคีคู่สัญญามีหน้าที่ในการปรับปรุงเครื่องหมายและข้อบังคับการจราจรทางถนนของตนให้เป็นไปตามข้อบังคับและมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 7

ข้อ 16 : ข้อบังคับการเกี่ยวกับการประกันภัยความเสียหายที่เกิดจากรถต่อบุคคลที่สาม

รถที่จะวิ่งไปยังดินแดนของภาคีคู่สัญญาอื่นจะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับเกี่ยวกับการประกันภัยความเสียหายที่เกิดจากรถต่อบุคคลที่สาม ตามที่กำหนดโดยประเทศผู้รับ

ข้อ 17 : ใบอนุญาตขับขี่รถ

ประเทศภาคีคู่สัญญาจะยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถ ซึ่งออกให้โดยภาคีคู่สัญญาอื่นตามความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ภายในประเทศที่ออกให้โดยประเทศสมาชิกอาเซียน ลงนาม ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ วันที่ 9 กรกฎาคม ค.ศ. 1985

ข้อ 18 : การนำรถเข้าประเทศเป็นการชั่วคราว

ประเทศภาคีคู่สัญญาจะให้อนุญาตเป็นการชั่วคราวแก่รถ (และเชื้อเพลิงที่บรรจุในถังเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่นของรถ อุปกรณ์ในการบำรุงรักษา และชิ้นส่วนอะไหล่ในปริมาณที่เหมาะสม) ซึ่งจดทะเบียนในดินแดนของภาคีคู่สัญญาอื่น โดยปราศจากภาษีอากรการนำเข้า ปราศจากการวางประกันทัณฑ์บนศุลกากร และไม่อยู่ภายใต้ข้อจำกัดหรือข้อห้ามในการนำเข้าใด ๆ ตามที่กำหนดไว้ในการส่งออก และตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขอื่น ๆ ซึ่งระบุไว้ในภาคผนวก 8

ส่วนที่ 6 : การแลกเปลี่ยนสิทธิในการจราจรเพื่อการพาณิชย์

ข้อ 19 : สิทธิจราจร

การใช้สิทธิจราจรให้แบ่งเป็นสองขั้น

ขั้นที่ 1 ภายใต้เงื่อนไขในส่วนนี้ ผู้ประกอบการขนส่งที่จัดตั้งในภาคีคู่สัญญาหนึ่ง สามารถปฏิบัติการขนส่ง ดังต่อไปนี้

(1) ผ่านแดนของภาคีคู่สัญญาอื่น

(2) เข้าไปในดินแดนของภาคีคู่สัญญาอื่น และ

(3) ออกจากดินแดนของภาคีคู่สัญญาอื่น

ขั้นที่ 2 ผู้ประกอบการขนส่งที่จัดตั้งในภาคีคู่สัญญาหนึ่งสามารถปฏิบัติการขนส่งเข้าไปหรือออกจากหรือผ่านดินแดนของภาคีคู่สัญญาอื่น ทั้งนี้ ตามความต้องการของตลาดเสรี การขนส่งภายในประเทศทำได้เฉพาะในกรณีที่ได้รับอนุญาตเป็นพิเศษจากประเทศผู้รับเท่านั้น

ข้อ 20 : การกำหนดเส้นทางและจุดเข้าและจุดออก

พิธีสาร 1 กำหนดเส้นทางและจุดเข้าและจุดออกสำหรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามพรมแดน

ข้อ 21 : การออกใบอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่ง (การเข้าสู่วิชาชีพ)

(ก) ผู้ประกอบการขนส่งต้องได้รับอนุญาตให้สามารถประกอบการขนส่งข้ามพรมแดนจากประเทศของตน

(ข) ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการไม่สามารถขายหรือโอนใบอนุญาตประกอบการนั้นได้

(ค) ประเทศผู้รับยอมรับใบอนุญาตประกอบการที่ออกให้โดยประเทศของผู้ประกอบการขนส่ง

ข้อ 22 : การเข้าสู่ตลาด

(ก) ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งข้ามแดนในประเทศของตนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในภาคผนวก 9 จะได้รับสิทธิทำการขนส่งข้ามพรมแดนภายใต้ความตกลง

(ข) ประเทศผู้รับจะอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งที่ทำการขนส่งข้ามพรมแดนจัดตั้งสำนักงานตัวแทนเพื่อวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติการ

ข้อ 23 : บริการขนส่ง

การประกอบการขนส่งจะดำเนินการเป็นสองระยะ คือ

ระยะแรก รถที่ใช้ในการขนส่งตามความตกลงกำหนดไว้ในพิธีสาร 3 ของความตกลง จำนวนเที่ยววิ่งจะกำหนดไว้ในพิธีสาร 3 ของความตกลง นอกจากนี้ ให้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการตามระยะแรกไว้ในพิธีสาร 3 ของความตกลงเช่นกัน คณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งแห่งชาติของแต่ละภาคีคู่สัญญา ตามที่กำหนดในข้อ 28 จะแลกเปลี่ยนใบอนุญาตเปล่าและออกใบอนุญาตตามจำนวนที่ตกลงกันทุกปี

ระยะที่สอง จำนวนเที่ยววิ่งและปริมาณของผู้ประกอบการขนส่งภายใต้ความตกลงจะไม่ตกอยู่ภายใต้ข้อจำกัดใด นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในความตกลงนี้

ข้อ 24 : ค่าขนส่งและเงื่อนไขการขนส่ง

(ก) เงื่อนไขการขนส่ง เงื่อนไขการขนส่งให้เป็นไปตามกฎในภาคผนวก 10

(ข) ค่าขนส่ง การตั้งค่าขนส่งข้ามแดนให้เป็นไปอย่างเสรีและกำหนดตามกลไกตลาด แต่ให้อยู่ภายใต้ข้อกำหนดป้องกันการผูกขาดและการดูแลของคณะกรรมการร่วม เพื่อป้องกันราคาที่สูงหรือต่ำเกินไป

ส่วนที่ 7 : โครงสร้างพื้นฐาน

ข้อ 25 : มาตรฐานการออกแบบถนนและสะพาน

(ก) การก่อสร้างหรือการปรับปรุงถนน (รวมทั้งสะพาน) ที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศ และที่ระบุไว้ในพิธีสารฉบับที่ 1 จะต้องดำเนินการภายใต้กรอบของโครงการด้านโยธาธิการแห่งชาติหรือดำเนินการโดยใช้แหล่งเงินทุนจากต่างประเทศ

(ข) การก่อสร้างหรือการปรับปรุงถนน (รวมทั้งสะพาน) ตามที่ได้ตกลงกันไว้จะต้องดำเนินการตามข้อกำหนดขั้นต่ำที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 11 ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการอนุญาตของแหล่งเงินทุนด้วย

(ค) ภาคีคู่สัญญาจะให้การยืนยันว่าถนนต่าง ๆ ที่ได้ตกลงกันไว้มีความปลอดภัย มั่นคง แข็งแรง และอยู่ในสภาพที่ดี และตกลงจะให้มีการซ่อมแซมที่จำเป็น

ข้อ 26 : เครื่องหมายและสัญญาณจราจร

ภาคีคู่สัญญาตกลงจะค่อย ๆ นำเครื่องหมายและสัญญาณจราจรมาใช้ในดินแดนของตนตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 7

ข้อ 27 : การอำนวยความสะดวกในการข้ามพรมแดน

ภาคีคู่สัญญาตกลงจะสร้างหรือยกระดับโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ณ จุดข้ามพรมแดน และจัดเจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับพิธีการข้ามแดนเพื่อให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก 12

ส่วนที่ 8 : กรอบเกี่ยวกับองค์กร

ข้อ 28 : คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ

ภาคีคู่สัญญาจะจัดตั้งคณะกรรมการถาวรในการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ โดยประกอบด้วยผู้แทนจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามความตกลงนี้ ทั้งนี้ โดยมีรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีช่วยว่าการหรือเทียบเท่าเป็นประธาน

ข้อ 29 : คณะกรรมการร่วม

ก) คณะกรรมการร่วมประกอบด้วยผู้แทนจากคณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติของทุกภาคีคู่สัญญา

ข) คณะกรรมการร่วมจะเป็นผู้กำกับดูแลและประเมินผลการใช้ความตกลงนี้ และทำหน้าที่เป็นแกนหลักในการพิจารณา รวมทั้งระงับข้อพิพาทอย่างฉันมิตร ตลอดจนให้คำแนะนำแก่ภาคีคู่สัญญา และจัดทำข้อเสนอในการแก้ไขความตกลง

ส่วนที่ 9 : ข้อกำหนดอื่น ๆ

ข้อ 30 : การปฏิบัติตามและการบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบที่บังคับใช้ภายในประเทศ

(ก) บุคคล ผู้ประกอบการขนส่ง และรถ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่บังคับใช้ในดินแดนของประเทศผู้รับ

(ข) การบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศจะขึ้นอยู่กับอำนาจเด็ดขาดของเจ้าหน้าที่ของประเทศผู้รับในเขตแดนของประเทศที่มีการละเมิดกฎหมายเกิดขึ้น

(ค) ประเทศผู้รับสามารถปฏิเสธการเข้ามาของบุคคล พนักงานขับรถ ผู้ประกอบการขนส่ง หรือรถอย่างถาวรหรือชั่วคราว ในกรณีที่มีการขัดกับข้อกำหนดในความตกลงหรือกฎหมายและกฎระเบียบของประเทศนั้น

ข้อ 31 : ความโปร่งใสของกฎหมาย กฎเกณฑ์ และสถานะโครงสร้างพื้นฐาน

ประเทศภาคีคู่สัญญาจะจัดทำเอกสารทางด้านกฎหมายภายในประเทศ กฎระเบียบ ขั้นตอน และข้อมูลทางด้านเทคนิคเป็นภาษาอังกฤษที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามเขตแดนตามที่ระบุไว้ในความตกลง

ข้อ 32 : การปฏิบัติอย่างเสมอภาค การไม่เลือกปฏิบัติ

ประเทศภาคีคู่สัญญาบนพื้นฐานของกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศจะปฏิบัติต่อ รถ/สินค้า และบุคคลของประเทศภาคีคู่สัญญาอื่นที่ทำการขนส่งข้ามแดนที่เป็นไปตามข้อกำหนดของความตกลงอย่างเท่าเทียมกัน และให้การอนุเคราะห์ไม่ด้อยไปกว่าประเทศที่สาม

ข้อ 33 : การช่วยเหลือในกรณีอุบัติเหตุ

ในกรณีที่อุบัติเหตุทางถนนเกี่ยวข้องกับบุคคล ผู้ประกอบการขนส่ง รถ หรือสินค้าของประเทศภาคีคู่สัญญาอื่น ประเทศผู้รับจะให้การช่วยเหลือทุกอย่างที่เป็นไปได้และแจ้งให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของประเทศของผู้เสียหายทราบอย่างเร่งด่วน

ข้อ 34 : การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ประเทศภาคีคู่สัญญารับที่จะสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดย

(ก) นำระบบความรับผิดชอบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีเอกภาพ ตามภาคผนวก 13 ก

(ข) กำหนดคุณสมบัติขั้นต่ำของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 13 ข

(ค) ระบบภาษีศุลกากรพิเศษของตู้บรรทุกสินค้า ตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก 14

ข้อ 35 : เอกสารและขั้นตอน

(ก) ประเทศภาคีคู่สัญญาตระหนักว่าเอกสารและขั้นตอนต่าง ๆ เกี่ยวข้องกับระยะเวลาและต้นทุนที่จะมีผลกระทบกับการขนส่งผ่านแดนอย่างมีประสิทธิภาพและเห็นพ้องที่จะลดต้นทุนและความชักช้าในการขนส่งให้ต่ำที่สุด

(ข) ประเทศภาคีคู่สัญญารับที่จะปฏิบัติ ดังนี้

(1) กำหนดจำนวนเอกสารให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นได้ รวมถึงขั้นตอนและพิธีการในการจราจรข้ามเขตแดน

(2) จัดทำการแปลเอกสารทั้งหมดเป็นภาษาอังกฤษในการใช้สำหรับการขนส่งข้ามเขตแดน

(3) วางรูปแบบเอกสารที่เกี่ยวข้องให้รับกับรูปแบบที่องค์การสหประชาชาติกำหนดสำหรับเอกสารทางการค้า

(4) ประสานรหัสสินค้า และคำอธิบายให้ได้มากที่สุดที่ใช้สำหรับการค้าข้ามเขตแดนตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก 15

(5) พิจารณาทบทวนเอกสารและขั้นตอนทั้งหมดในการขนส่งข้ามเขตแดนเพื่อเป็นไปตามกำหนดระยะเวลา

(6) ลดจำนวนเอกสารต่าง ๆ และระเบียบอย่างเป็นทางการที่ไม่จำเป็นหรือไม่มีประโยชน์

(7) ปฏิบัติตามมาตรการทั้งหมดของ SI Units เพื่อให้สอดคล้องกันภายในปี 2005 และ

(8) แจ้งประเทศภาคีคู่สัญญาทราบล่วงหน้าเกี่ยวกับข้อกำหนดเพิ่มเติมหรือการแก้ไขเอกสารและขั้นตอนที่กำหนดไว้ หรือเอกสารและขั้นตอนใหม่ที่จะมีการนำมาใช้บังคับในการขนส่งข้ามแดน

ส่วนที่ 10 : ข้อกำหนดสุดท้าย

ข้อ 36 : การให้สัตยาบันหรือการยอมรับ

ความตกลงจะต้องได้รับสัตยาบันหรือยอมรับจากรัฐบาลของประเทศภาคีคู่สัญญา

ข้อ 37 : การปรับกฎหมายภายในประเทศ

ในกรณีที่จำเป็นประเทศภาคีคู่สัญญา รับที่จะดำเนินการปรับกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้องให้รับกับเนื้อหาของความตกลง

ข้อ 38 : ข้อสงวน

ไม่อนุญาตให้มีการตั้งข้อสงวนต่อความตกลง

ข้อ 39 : ผลบังคับใช้

ความตกลงจะมีผลบังคับในวันที่ประเทศภาคีคู่สัญญาทั้งหมดรับสัตยาบันหรือรับเอาความตกลง

ข้อ 40 : การระงับใช้ความตกลงฯ

ประเทศภาคีคู่สัญญาแต่ละประเทศอาจระงับการบังคับใช้ความตกลงชั่วคราวทันทีเมื่อมีกรณีฉุกเฉินที่มีผลกระทบกับความปลอดภัยภายในประเทศ ประเทศภาคีคู่สัญญาจะต้องแจ้งกับประเทศภาคีคู่สัญญาอื่นทราบอย่างเร่งด่วนเกี่ยวกับการระงับใช้ความตกลง ซึ่งจะสิ้นสุดทันทีที่เหตุการณ์เข้าสู่ภาวะปกติ

ข้อ 41 : ความสัมพันธ์กับความตกลงระหว่างประเทศอื่น

ความตกลงหรือการกระทำใด ๆ จะไม่กระทบต่อสิทธิและข้อผูกพันของประเทศภาคีคู่สัญญาภายใต้ความตกลงอื่นที่มีอยู่ หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศซึ่งภาคีคู่สัญญานั้นเป็นภาคีอยู่

ข้อ 42 : การระงับข้อพิพาท

การพิพาทระหว่างประเทศภาคีคู่สัญญาตั้งแต่ 2 ประเทศหรือมากกว่านั้นเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้ความตกลงจะตัดสินใจโดยตรงหรือโดยการเจรจาฉันมิตรในคณะกรรมการร่วม

ข้อ 43 : การแก้ไข

ประเทศภาคีคู่สัญญาอาจนำเสนอการแก้ไขความตกลงผ่านคณะกรรมการร่วม การแก้ไขความตกลงดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้เมื่อประเทศภาคีคู่สัญญามีมติเป็นเอกฉันท์

ข้อ 44 : การเพิกถอน

(ก) ความตกลงอาจถูกเพิกถอนได้โดยประเทศภาคีคู่สัญญาใด ๆ หลังจากครบกำหนด 2 ปี นับตั้งแต่วันที่มีผลบังคับใช้ โดยแจ้งให้ประเทศภาคีคู่สัญญาอีกสองฝ่ายทราบ

(ข) การเพิกถอนจะมีผล 1 ปี ภายหลังการแจ้งของภาคีคู่สัญญา

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามข้างท้ายนี้ ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องให้ลงนามในความตกลง ได้ลงนามในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนของสินค้าและบุคคล

ทำ ณ กรุงเวียงจันทน์ วันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2542 เป็นฉบับภาษาอังกฤษโดยมีต้นฉบับสามฉบับ

ลงนามโดย

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

(ฯพณฯ Phao Bounnaphol)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ขนส่ง ไปรษณีย์และก่อสร้าง

สำหรับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

(ฯพณฯ สุเทพ เทือกสุบรรณ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

(ฯพณฯ Le Ngoc Hoan)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

Agreement Between and Among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People

---

The Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam, referred to hereinafter as the "Contracting Parties",

Animated by the desire to maintain, further develop, and strengthen their friendly relations and cooperation;

Keen to contribute to further the development of their trade relations within the framework of the economic transition in many countries of the subregion;

Determined to promote collaboration in road transport;

Desirous to facilitate the movement of goods and people between and among the Contracting Parties in their common interest;

Recognizing that countries in the region have taken steps bilaterally and multilaterally to engage in cooperative arrangements to facilitate land transport;

Emphasizing their commitment to develop and maintain a mutually beneficial, smooth, swift, rational, and efficient system of transport and communication;

Recalling the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) Resolution 48/11 on Road and Rail Transport Modes in Relation to Facilitation Measures, and the Recommendations of the Third Meeting of the Subregional Transport Forum held in Kunming from 12 to 13 December 1996 under the Greater Mekong Subregion (GMS) Program;

Have agreed as follows :

PART I : GENERAL PROVISIONS

Article 1 : Purpose and Objectives

The objectives of the Agreement are

(a) to facilitate the cross-border transport of goods and People between and among the Contracting Parties;

(b) to simplify and harmonize legislation, regulations, procedures, and requirements relating to the cross-border transport of goods and People; and

(c) to promote multimodal transport.

Article 2 : Scope of Application

(a) The Agreement applies to cross-border (into, out from, or across the territory of one of the Contracting Paries) transport (either carried by a Vehicle or not, either conveyed commercially by public operators or privately, and either Transported for Own Account or for hire or reward) by road (including river crossing by ferry, where there is no bridge) of either goods or People.

(b) Unless expressly stated otherwise, the Agreement does not deal directly with trade and immigration matters. Consequently, it does not affect the right of the Contracting Parties to make the admission to their territory subject to their laws and regulations on import/export/transit of goods and entry/exit/transit of People.

Article 3 : Definitions of Terms Used in the Agreement

For the purposes of the Agreement, the following meanings shall apply to the underlined terms :

(a) Agreement : this Agreement together with its Annexes and Protocols between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitaion of Cross-Border Transport of Goods and People.

(b) Annex : an attachment to the Agreement that will contain technical details. An Annex forms an integral part of the Agreement and will be equally binding.

(c) Cabotage : internal transport between two points situated within the territory of one Contracting Party performed by a Transport Operator established in another Contracting Party.

(d) Competent Authority agency or agencies appointed by the goverment and responsible for the implementation of the Agreement.

(e) Dangerous Goods : goods of the categories defined in Annex 1.

(f) Domestic Traffic : transport within the territory of one Contracting Party.

(g) Home Country : for People, the country of usual residence; for Transport Operators, the country of establishment; for Vehicies, the country of registration.

(h) Host Country : the country where transport is performed.

(i) Landlocked Country : a country that has no sea-coast.

(j) Motor Vehicle : a power-driven Vehicle that is normally used for carrying People or goods by road of the types defined in Annex 2.

(k) Non-scheduled Transport Service : a transport service that does not qualify as a scheduled service.

(l) People : refers to people engaged in transport operations and people not engaged in transport operations, including passengers and tourists.

(m) Perishable Goods : goods of the categories defined in Annex 3.

(n) Protocol : an attachment to the Agreement that will contain time-and/or site-specific variable elements. A Protocol forms an integral part of the Agreement and will be equally binding.

(o) Road Transportation : includes river crossing by ferry where there is no bridge available.

(p) Scheduled Transport Service : a transport service over a specified route, according to a fixed route table with predetermined stopping places and for which set fares are charged, accessible to everyone either on a first-come, first-served basis, or with prior booking.

(q) Third Country : a country that is not a Contracting Party to the Agreement.

(r) Transport Operator : a natural or legal private or public person who carries goods and/or People by road for reward.

(s) Transport for Own Account : a transport operation that is an ancillary activity of an enterprise in view of moving its employee or the goods that are the object of its commercial activity in Vehicles owned by the enterprise and driven by its employees.

(t) Transit Country : a country through the territory of which traffic in transit passes.

(u) Transit Traffic : transport of goods across the territory of a Contracting Party when the passage through this territory is only a portion of a complete journey starting and ending beyond the frontiers of a Contracting Party across whose territory the traffic passes.

(v) Vehicle : any means of road transport.

PART II : FACILITATION OF BORDER CROSSING FORMALITIES

Article 4 : Facilitation of Border Crossing Formalities

The Contracting Parties shall gradually adopt the following measures in order to simplify and expedite border formalities, in accordance with Annex 4 :

(a) Single-window inspection : The different inspections and controls of People (passport/visa, driving license, foreign exchange, customs, health/epidemiological), Vehicles (registration, roadworthiness, insurance), and goods (customs, quality, phytosanitary/plant protection, veterinary) shall be carried out jointly and simultaneously by the respective Competent Authorities involved (e.g., customs, police, immigration, trade, agriculture, health department).

(b) Single-stop inspection : The officials of the country pairs shall assist one another to the extent possible in the performance of their duties. The two adjacent national authorities will carry out their inspections jointly and simultaneously. Where the local configuration does not allow the installation of physically adjacent back-to-back frontier control posts, the control officials from one Contracting Party shall be allowed to perform their duties on the territory of the other Contracting Party.

(c) Coordination of hours of operation : The Contracting Parties will coordinate the hours of operation of their adjacent frontier crossing control authorities.

(d) Advance exchange of information and clearance : The Contracting Parties will work together to allow for advance exchange of information and clearance of goods and People.

PART III : CROSS-BORDER TRANSPORT OF PEOPLE

Article 5 : Visas

(a) For People Engaged in Transport Operations

The Contracting Parties undertake to grant visas to nationals of the other Contracting Parties engaged in transport operations and who are subject to visa requirements, multiple entry, transit, and exit visas for prolonged periods.

(b) For People not Engaged in Transport Operations

The conditions and modalities of visa issuance will be elaborated in Annex 5.

Article 6 : Transport of People

The performance of cross-border transport of People (such as Vehicles, transport routes, ticket pricing) will be clearly stipulated in Annex 5 and Protocol 1.

PART IV : CROSS-BORDER TRANSPORT OF GOODS

Article 7 : Exemption from Physical Customs Inspection, Bond Deposit, and Escort

(a) The Contracting Parties undertake to exempt cargoes in internation transit from : (i) routine customs physical inspection at the border, (ii) customs escorts in the national territory, and (iii) the deposit of a bond as a quarantee for the customs duties.

(b) For that purpose, the Contracting Parties undertake to institute a transit and inland customs clearance regime, as specified in Annex 6.

Article 8 : Transit Traffic

(a) The Contracting Parties grant freedom of transit through their territory for Transit Traffic to or from the territory of the other Contracting Parties.

(b) Transit Traffic shall be exempt from any customs duties and taxes.

(c) Charges relating to Transit Traffic other than customs duties and taxes shall be gradually levied in two steps :

Step 1 : Charges conceming Transit Traffic other than customs duties and taxes shall be levied as determined in Protocol 2.

Step 2 : Charges levied on Transit Traffic shall only be cost related.

Article 9 : Phytosanitary and Veterinary Inspection

The Contracting Parties shall comply with international agreements related to the regulations of the World Health Organization, Food and Agriculture Organization, and Office International des Epizooties in applying inspection of goods crossing the border.

Article 10 : Special Regimes for the Transport of Particular Categories of Goods

(a) The Agreement shall not apply to the transport of Dangerous Goods, as defined in Annex 1.

(b) The transport of Perishable Goods, as defined in Annex 3, shall be granted a priority regime for border crossing clearance formalities, set out in Annex 3, so that they may not be unduly delayed.

PART V : REQUIREMENTS FOR THE ADMITTANCE OF ROAD VEHICLES

Article 11 : Admittance of Road Vehicles in Other Contracting Parties

Subject to the conditions set out in this Part, the Contracting Parties shall admit to their territory Vehicles, whether left hand or right hand drive, (operated either commercially for reward or for own account or privately) registered by another Contracting Party.

Article 12 : Registration

(a) Vehicles in cross-border traffic shall be registered in their Home Country and in accordance with the rules set out in Annex 2.

(b) The Vehicles shall bear identification marks (trademark of manufacturer, chassis and engine serial number), carry a registration certificate, display their registration number on a plate in the rear and the front, and display a distinguishing sign of the country where it is registered.

Article 13 : Technical Requirements

Vehicles and containers traveling to the territory of other Contracting Parties shall satisfy the equipment safety and emissions standards in force in their Home Country. With respect to weights, axle loads and dimensions, Vehicles traveling to the territory of other Contracting Parties must comply with the technical standards of the Host Country.

Article 14 : Recognition of Technical Inspection Certificates

(a) Vehicles traveling to the territory of other Contracting Parties shall be in good working order.

(b) The Home Country is charged with the supervision of the roadworthiness of the Vehicles registered in its territory, based on which it will issue a technical inspection certificate.

(c) The other Contracting Parties will recognize such technical inspection certificates.

Article 15 : Road Traffic Regulations and Signage

The Contracting Parties undertake to gradually adopt their road traffic regulations and signage to the rules and standards set out in Annex 7.

Article 16 : Compulsory Third-Party Motor Vehicle Liability Insurance

Motor Vehicles travelling to the territory of other Contracting Parties shall comply with the compulsory third-party motor vehicle liability insurance required in the Host Country.

Article 17 : Driving Permits

The Contracting Parties shall recognize driving licenses issued by all other Contracting Parties in accordance with the Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licenses issued by ASEAN Countries signed at Kuala Lumpur on 9 July 1985.

Article 18 : Temporary Importation of Motor Vehicles

The Contracting Parties shall grant temporary admission to Motor Vehicles (and the fuel contained in its supply tanks, its lubricants, maintenance supplies, and spare parts in reasonable quantities) registered in the territory of another Contracting Party, without payment of import duties and import taxes, without depositing a Customs' guarantee bond and free of import prohibitions and restrictions, subject to re-exportation and subject to the other conditions laid down in Annex 8.

PART VI : EXCHANGE OF COMMERCIAL TRAFFIC RIGHTS

Article 19 : Traffic Rights

Traffic rights shall be gradually exercised in two steps :

Step 1 : Subject to the conditions set out in this Part, Transport Operators established in one Contracting Party may undertake the following transport operations :

(a) Transit through the other Contracting Parties;

(b) Inbound into another Contracting Party : and

(c) Outbound from another Contracting Party.

Step 2 : Transport Operators established in one Contracting Party may, according to free market forces, undertake transport operations into, from, or across the territory of other Contracting Parties. Cabotage shall, however, only be permitted on the basis of a special authorization from the Host Country.

Article 20 : Designation of Routes and Points of Entry and Exit

Protocol 1 defines permissible routes and points of entry and exit for cross-border transport of goods and People.

Article 21 : Licensing of the Transport Operator (Access to the Profession)

(a) Transport Operators shall be licensed for cross-border transport operations by thier Home Country according to the criteria set out in Annex 9.

(b) The operating license cannot be sold or transferred by the legal entity to which it is issued.

(c) The Host Country will recognize the operating license issued by the Home Country.

Article 22 : Market Access

(a) Any Transport Operator properly licensed for cross-border transport operations in its Home Country according to the criteria set in Annex 9, shall be entitled to undertake cross-border transport operations under the Agreement.

(b) The Host Country shall grant permission to Transport Operators engaged in cross-border transport to establish representative offices for the purpose of facilitating their traffic operations.

Article 23 : Free Market for Transport Services

Transport operation shall be gradually authorized in two steps :

Step 1 : The Vehicles to be operated in accordance with the Agreement shall be designated in Protocol 3 of the Agreement. Transport frequency may be determined in Protocol 3. In addition, the time frame to implement Step 1 shall be determined in Protocol 3. The National Transport Facilitation Committee of each Contracting Party, as specified in Article 28, will exchange and issue the agreed number of permits each year.

Step 2 : The frequency and capacity of the transport operations under the Agreement will not be subject to any restriction other than contained in the Agreement.

Article 24 : Pricing and Conditions of Transport

(a) Conditions of transport : The conditions of transport will conform to the rules set out in Annex 10.

(b) Pricing : Price setting for cross-border transport will be free and determined by market forces, but subject to antitrust restrictions and supervision of the Joint Committee so as to avoid excessively high or low pricing.

PART VII : INFRASTRUCTURE

Article 25 : Road and Bridge Design Standards

(a) Construction or reconstruction of the roads (including bridges) linking the countries and shown in Protocol 1 shall be carried out within the framework of national public works programs or with international financing.

(b) Construction or reconstruction of the agreed roads (including bridges) shall be carried out in accordance with the minimum characteristics set out in Annex 11, to the extent permitted by available financial resources.

(c) The Contracting Parties will ensure that the agreed roads are safe, secure, and in good condition. They undertake to carry out the necessary repairs.

Article 26 : Road Signs and Signals

The Contracting Parties undertake to gradually bring the traffic signs and signals on their territory in line with the standards set in Annex 7.

Article 27 : Border Crossing Facilities

The Contracting Parties undertake to build or upgrade the required infrastructure at the border crossing points and to staff them so as to assure speedy and efficient completion of frontier crossing formalities as specified in Annex 12.

PART VIII : INSTITUTIONAL FRAMEWORK

Article 28 : National Transport Facilitation Committees

The Contracting Parties will each establish a permanent National Transport Facilitation Committee chaired by a Minister or Vice Minister or its equivalent. It will bring together representatives of all parties concerned with the implementation of the Agreement.

Article 29 : Joint Committee

(a) Representatives of the respective National Transport Facilitation Committees will form together the Joint Committee.

(b) The Joint Committee will monitor and assess the functioning of the Agreement. It will serve as platform for discussion, a forum for amicable settlement of disputes, and it may address advice to the Contracting Parties and formulate proposals for amendment of the Agreement.

PART IX : MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 30 : Observance and Enforcement of National Laws and Regulations

(a) People, Transport Operators, and Vehicles shall comply with the laws and regulations in force in the territory of the Host Country.

(b) The enforcement of the local laws and regulations will be the sole competence of the authorities of the Host Country in whose territory the law was infringed.

(c) The Host Country may temporarily or permanently deny access to its territory to a person, a driver, a Transport Operator, or a Vehicle that has infringed the provisions of the Agreement or its national laws and regulations.

Article 31 : Transparency of Legislation, Regulation and Status of Infrastructure

The Contracting Parties undertake to make available in the English language a comprehensive brochure on the national laws, regulations, procedures and technical information relating to the cross-border transport of goods and People, as stipulated in the Agreement.

Article 32 : Nondiscriminatory Treatment

The Contracting Parties undertake to provide equal and not less favorable treatment to the Vehicles, goods and People of the other Contracting Parties than to those of any Third Country, in the cross-border transport in accordance with the provisions of the Agreement.

Article 33 : Assistance in the Case of Traffic Accidents

In case of a road traffic accident involving People, Transport Operators, Vehicles or goods from another Contracting Party, the Host Country will provide all possible assistance and notify the Competent Authorities of the Home Country as soon as possible.

Article 34 : Multimodal Transport

The Contracting Parties undertake to promote multimodal transport operations via :

(a) application of a uniform multimodal transport liability regime, set out in Annex 13a;

(b) laying down of minimum qualifications for multimodal Transport Operators, set out in Annex 13b; and

(c) a special container customs regime as set out in Annex 14.

Article 35 : Documentation and Procedures

(a) The Contracting Parties recognize that documentation and procedures represent important time and cost elements affecting the efficiency of transit operations and agree to keep these costs and delays to a minimum.

(b) The Contracting Parties therefore undertake to :

(i) limit the number of documents and reduce to the extent possible, procedures and formalities required for cross-border traffic;

(ii) provide English translation of all documents used for cross-border traffic;

(iii) align their documents to the United Nations layout key for trade documents;

(iv) hamonize, as far as possible, commodity codes and descriptions with those commonly used in cross-border trade, as set out in Annex 15;

(v) review periodically the need for and usefulness of all documents and procedures required for cross-border traffic;

(vi) eliminate any documents and formal requirements that are superfluous or do not serve any particular purpose;

(vii) undertake to conform all measurements with SI Units (the International System of Modem Metric Units), by 2005; and

(viii) give due advance notice to the other Contracting Parties of any additional requirement or modification in prescribed documentation and procedures to be introduced regarding cross-border traffic.

PART X : FINAL PROVISIONS

Article 36 : Ratification or Acceptance

The Agreement is subject to ratification or acceptance of the Govemments of the Contracting Parties.

Article 37 : Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Agreement.

Article 38 : Reservations

No reservation to the Agreement shall be permitted.

Article 39 : Entry into Force

The Agreement will come into force on the day that all the Contracting Parties have ratified, or accepted the Agreement.

Article 40 : Suspension of the Agreement

Each Contracting Party may temporarily suspend the application of the Agreement with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Article 41 : Relationship with Other International Instruments

The Agreement or any actions taken thereto shall not affect the rights and obligations of the Contracting Parties under any existing agreements or international conventions to which they are also Contracting Parties.

Article 42 : Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Agreement shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 43 : Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Agreement via the Joint Committee. The entry into force of such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 44 : Denunciation

(a) The Agreement may be denounced by any Contracting Party thereto after the expiration of two years from the date when it came into force by means of a notification addressed to the other two Contracting Parties.

(b) The denunciation shall take effect one year after its notification.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized to sign the Agreement, have signed the Agreement on the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People.

Done at Vientiane, on 26 November 1999 in three originals in the English language.

Signed:

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

H.E. Phao Bounnaphol
Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Kingdom of Thailand

H.E. Suthep Thaugsuban
Minister of Transport and Communications

For the Government of the Socialist Republic of Vietnam

H.E. Le Ngoc Hoan
Minister of Transports

ภาคผนวก 4 : การอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งข้ามแดน*

ตามความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน (ต่อไปนี้เรียกว่า "ภาคผนวก")

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ต่อไปนี้เรียกว่า "ประเทศภาคีคู่สัญญา")

อ้างถึง ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน ซึ่งมีการลงนามครั้งแรกเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2542 ณ กรุงเวียงจันทน์ และมีการแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2544 ณ กรุงย่างกุ้ง ราชอาณาจักรกัมพูชา ได้ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2544 ณ กรุงย่างกุ้ง สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2545 ณ กรุงพนมเปญ และสหภาพพม่า ได้ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 ณ เมืองต้าลี่ (ต่อไปนี้เรียกว่า "ความตกลง")

อ้างถึง ข้อ 3 (ข) และ (ฑ) ของความตกลง ซึ่งมีผลให้ภาคผนวกและพิธีสารต้องกำหนดรายละเอียดทางเทคนิคหรือเวลา และ/หรือสถานที่โดยเฉพาะ และภาคผนวกและพิธีสารถือเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงและมีผลผูกพันเท่าเทียมกัน

อ้างถึง ข้อ 36 ของความตกลงฉบับแก้ไขเพิ่มเติม การลงนามและการให้สัตยาบันหรือการภาคยานุวัติและการมีผลบังคับใช้ของความตกลง อาจกระทำแยกออกจากภาคผนวกและพิธีสาร

อ้างถึง การประชุมระดับรัฐมนตรีโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ครั้งที่ 9 ณ กรุงมะนิลา เมื่อเดือนมกราคม 2543 การประชุมคณะทำงานสาขาการขนส่งภายใต้ความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 7 ณ นครโฮจิมินห์ เมื่อเดือนสิงหาคม 2545 และการประชุมระดับรัฐมนตรีโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ครั้งที่ 11 ณ กรุงพนมเปญ เมื่อเดือนกันยายน 2545 ซึ่งรัฐบาลของประเทศภาคีได้ให้ความเห็นชอบต่อแผนงานการจัดทำความตกลงและภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงให้แล้วเสร็จในปี 2548 และ

อ้างถึง ข้อ 4 ของความตกลง ซึ่งกำหนดให้มีภาคผนวกนี้เพื่อกำหนดรายละเอียดทางด้านเทคนิค

ได้ตกลงกันดัง ต่อไปนี้

ข้อ 1 : วัตถุประสงค์

ประเทศภาคีคู่สัญญาจะต้องพยายามที่จะขยายการอำนวยความสะดวกให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ไม่ว่าในด้านพิธีการข้ามแดนให้สะดวกและเรียบง่ายด้วยการปฏิบัติงานที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

---

* ที่มา : ส่วนกฎหมายต่างประเทศ สำนักกฎหมาย กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

ข้อ 2 : ขอบเขต

ภาคผนวกนี้นำมาใช้ทุกจุดผ่านแดนที่มีการเคลื่อนย้ายบุคคล ยานพาหนะ และสินค้า โดยทางถนน รวมถึงเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

ข้อ 3 : การให้คำปรึกษา ความร่วมมือ ประสานงานให้เป็นแนวทางเดียวกัน

(ก) ประเทศภาคีคู่สัญญาจะปรึกษากันในคณะกรรมการร่วมเกี่ยวกับกรณีที่มีรายงานการปฏิบัติงานที่ผิดแปลกไปจากแนวทางที่วางไว้ในเรื่องการอำนวยความสะดวก ณ จุดผ่านแดน และหาทางแก้ไขข้อผิดพลาดโดยพลัน

(ข) ประเทศภาคีคู่สัญญาจะร่วมมือกันควบคุมการปฏิบัติงาน ณ จุดผ่านแดน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับ

- เวลาทำการ
- ประเภทของการบริการด้านการตรวจสอบ ณ จุดผ่านแดน (ศุลกากร การกักกันโรคติดต่อ การตรวจสอบควบคุมคุณภาพ การสุขอนามัย การตรวจคนเข้าเมือง ฯลฯ)
- สินค้าชนิดใดอยู่ภายใต้พิธีการศุลกากรแบบใด

ทั้งนี้ รวมถึงจุดผ่านแดนที่อ้างในพิธีสาร 1 การบริการตรวจปล่อยจะสามารถปฏิบัติได้ตลอด 24 ชั่วโมง ทั้ง 7 วัน ไม่ว่าจะเป็นการปฏิบัติงานประจำหรือในกรณีมีการร้องขอให้เปิดทำการ โดยแจ้งล่วงหน้าเพื่อเป็นการยืนยันการตรวจปล่อยนอกเวลา หรือมิฉะนั้นก็ให้ปฏิบัติงานร่วมของประเทศคู่ที่มีพรมแดนติดกัน

(ค) ประเทศภาคีคู่สัญญาจะร่วมกันตรวจสอบและ/หรือปฏิบัติพิธีการตรวจปล่อยและการปฏิบัติการอื่น ๆ (เช่น การตรวจทุกอย่างพร้อม ๆ กัน (เช่น Single Window Inspection))

(ง) ประเทศภาคีคู่สัญญาจะต้องเตรียมการนำระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์หรือการสื่อสารส่งผ่านข้อมูลด้วยวิธีอื่น รวมทั้งเครื่องมือที่ใช้เกี่ยวกับข้อมูลและการปรับรูปแบบของคอมพิวเตอร์ในระบบทั้งหมด พร้อมทั้งริเริ่มในการนำระบบดังกล่าวมาใช้แทนที่หรือปรับคุณภาพให้ดีขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่อีกประเทศหนึ่งใช้อยู่

ข้อ 4 : การตรวจสอบพร้อมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(ก) ประเทศภาคีคู่สัญญาจะต้องใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อพัฒนาระบบการตรวจปล่อยที่ต้องดำเนินการพร้อมกัน ทั้งการตรวจบุคคล สินค้า และยานพาหนะตามหน้าที่ความรับผิดชอบ

(ข) รูปแบบวิธีการ

วิธีการตรวจปล่อยทุกอย่างในเวลาเดียวกันจะสามารถดำเนินการได้พร้อมกัน ภายใต้อำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่

การกำหนดทางเลือกอื่นในการมอบอำนาจกระทำการแทนกัน โดยเจ้าหน้าที่ของอีกหน่วยงานหนึ่งซึ่งปฏิบัติงานอยู่ที่จุดผ่านแดนนั้น (เช่น กรณีของศุลกากร)

ข้อ 5 : การตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียวของศุลกากร

ประเทศภาคีคู่สัญญาจะร่วมมือกันในการที่จะนำระบบการตรวจสินค้าเพียงครั้งเดียวมาปฏิบัติ

(ก) นิยาม

การตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียวของศุลกากรหมายความรวมถึงการขนส่งแต่ละครั้งต้องตรวจเพียงครั้งเดียวเพื่อการข้ามแดนระหว่างประเทศภาคีคู่สัญญาที่มีพรมแดนติดต่อกัน

(ข) รูปแบบที่ควรจะทำ

การตรวจสอบในระบบพิธีการตรวจของรายเดียวกันโดยตรวจพร้อมกันของศุลกากร 2 ฝ่าย สามารถปฏิบัติได้เช่น ตัวอย่างดังรายการต่าง ๆ นี้

1. การตรวจร่วมกัน

ศุลกากรของประเทศที่มีอาณาเขตติดกันจะปฏิบัติการตรวจและควบคุมร่วมกันในเวลาเดียวกันโดยสามารถช่วยปฏิบัติงานแทนกันได้

2. การแบ่งหน้าที่กัน

หากศุลกากรฝ่ายใดมีความชำนาญพิเศษเรื่องใดก็ให้ตรวจเรื่องนั้น โดยพิจารณาลักษณะอื่น ๆ เช่น เส้นทางขนส่ง (ขาออก-ขาเข้า) ชนิดของยานพาหนะ (ขนส่งผู้โดยสาร/ขนส่งสินค้า)

3. การปฏิบัติงานในเขตแดนต่างประเทศ

เจ้าหน้าที่ศุลกากรจากประเทศภาคีคู่สัญญาหนึ่งอาจได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติงานของตนในเขตแดนของประเทศภาคีคู่สัญญาประเทศหนึ่งก็ได้

4. การมอบอำนาจ/การร่วมมือซึ่งกันและกันในการตรวจศุลกากรของประเทศภาคีคู่สัญญา

อาจปฏิบัติหน้าที่แทนศุลกากรประเทศภาคีคู่สัญญาที่มีพรมแดนติดกันได้ ประเทศภาคีคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย อาจยอมให้ปฏิบัติตามด้านการตรวจปล่อยแทนกันได้

5. แบบผสมผสาน

สามารถนำรูปแบบต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนี้มาผสมผสานกันได้

(ค) การดำเนินการภายใต้บันทึกความเข้าใจ

รูปแบบวิธีการที่เฉพาะของระเบียบการตรวจของรายเดียวกันเพียงครั้งเดียวนี้ อาจตกลงกันได้ในรูปแบบการเจรจาทวิภาคีจัดทำบันทึกความเข้าใจร่วมกันโดยประเทศคู่สัญญาที่มีพรมแดนติดกันตามที่ระบุไว้ในพิธีสาร 1

ข้อ 6 : ทำให้เป็นแนวทางเดียวกัน เข้าใจง่าย และภาษาที่ใช้ในเอกสาร

(ก) การทำให้เป็นแนวทางเดียวกัน
ประเทศภาคีคู่สัญญาจะต้องพยายามใช้เอกสารที่เกี่ยวข้องสำหรับอำนวยความสะดวกให้เป็นแบบเดียวกันตามมาตรฐานระหว่างประเทศที่กำหนดไว้ (เช่น กรณีของสินค้าให้ใช้รูปแบบที่สำคัญขององค์การสหประชาชาติ (UN. Layout Key) ดูเอกสารแนบในภาคผนวกนี้)

(ข) การทำให้เข้าใจง่าย ประเทศภาคีคู่สัญญาจะต้องจำกัด และ/หรือลด และกำจัดจำนวนเอกสารที่เพิ่มขั้นตอนการผ่านพิธีการข้ามแดนและพิธีการปฏิบัติงานที่ยุ่งยากซับซ้อนลงเท่าที่จะทำได้

(ค) ภาษา
นอกเหนือจากภาษาท้องถิ่นแล้ว เอกสารทั้งหมดจะต้องทำเป็นภาษาอังกฤษกำกับด้วย กรณีที่มีความแตกต่างด้านความหมายให้ใช้ภาษาอังกฤษเป็นหลัก

ข้อ 7 : การแลกเปลี่ยนข้อมูล

ประเทศภาคีคู่สัญญาจะแลกเปลี่ยนข้อมูลซึ่งกันและกันผ่านคณะกรรมการร่วม โดยใช้ภาษาอังกฤษ ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดน ระเบียบปฏิบัติ ข้อบังคับ พิธีการ ขั้นตอน และการปฏิบัติงานซึ่งรวมถึงกรณีที่อาจมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงในภายหลังด้วย และจะเป็นการดียิ่ง หากมีการเผยแพร่ข้อมูลเหล่านี้ทางอินเตอร์เน็ต

ข้อ 8 : การแลกเปลี่ยนข้อมูลล่วงหน้าเกี่ยวกับการตรวจปล่อยสินค้า

เจ้าหน้าที่จากประเทศต้นทางจะจัดส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดนทันทีที่จัดหาได้แก่ประเทศเจ้าบ้านโดยวิธีการสื่อสารในรูปแบบต่าง ๆ (โดยผู้เดินเอกสาร โดยไปรษณีย์ โทรสาร โทรเลข อิเล็กทรอนิกส์ ฯลฯ) ตามความเหมาะสม

ข้อ 9 : การผ่านพิธีการศุลกากร ให้เป็นไปตามลำดับก่อน-หลัง

การผ่านพิธีการศุลกากร ให้เป็นไปตามลำดับก่อน-หลัง โดยปราศจากการเลือกปฏิบัติด้วยเหตุผลด้านระเบียบเกี่ยวกับสุขอนามัย ดังนี้

1. ผู้โดยสารป่วย ผู้โดยสารอื่น
2. สินค้าเน่าเสียง่าย (รวมถึงอาหารสด)
3. สัตว์มีชีวิต และ
4. สินค้าอื่น ๆ

ข้อ 10 : การลดขั้นตอนการตรวจสินค้าในลักษณะงานประจำที่มีขั้นตอนยุ่งยาก

(ก) ประเทศภาคีคู่สัญญาจะพยายามลดขั้นตอนปกติด้านการตรวจเมื่อไม่มีความจำเป็น และเกิดประโยชน์แก่เจ้าของประเทศ

(ข) สินค้าผ่านแดนที่ไม่มีความเสี่ยงในเรื่องของความสกปรก/การปนเปื้อน หรือไม่มีความเสี่ยงในเรื่องของความปลอดภัยต่อประเทศที่สินค้านั้นผ่าน อาจได้รับยกเว้นการตรวจสอบด้านสุขอนามัยหรือการตรวจสอบอื่น ๆ และจะต้องไม่ใช้มาตรการเกี่ยวกับการทำให้ปลอดเชื้อหรือการเข้าไปควบคุมตรวจสอบวิธีขนส่งโดยปราศจากความจำเป็น

(ค) การตรวจของศุลกากรอาจจะกระทำได้โดยวิธีสุ่มตัวอย่างและอาจตรวจเพิ่มเติมกรณีที่มีการสงสัยหากเห็นความผิดปกติ

ข้อ 11 : การเตรียมความพร้อมด้านการอำนวยความสะดวกและบุคลากร

ประเทศภาคีคู่สัญญาจะต้องเตรียมความพร้อมเพื่อการอำนวยความสะดวก รวมทั้งบุคลากรเพื่อการปฏิบัติงานที่ราบรื่น ณ จุดผ่านแดน (ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 12 ดังได้กล่าวถึงการผ่านแดนไว้ในพิธีสารที่ 1)

ข้อ 12 : การแก้ไข

ภาคีคู่สัญญาใด ๆ อาจเสนอให้มีการแก้ไขภาคผนวกผ่านคณะกรรมการร่วม การแก้ไขดังกล่าวจะต้องผ่านความเห็นชอบเป็นเอกฉันท์จากประเทศภาคีคู่สัญญาทุกประเทศ

ข้อ 13 : การให้สัตยาบันหรือการยอมรับ

ภาคผนวกนี้จะต้องได้รับสัตยาบันหรือการยอมจากรัฐบาลของประเทศภาคีคู่สัญญา ข้อบทนี้ใช้ในกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกนี้ด้วย (ถ้ามี)

ข้อ 14 : ผลบังคับใช้

ภาคผนวกจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ประเทศภาคีคู่สัญญาอย่างน้อยสองประเทศได้ให้สัตยาบันหรือยอมรับและจะมีผลบังคับเฉพาะกลุ่มประเทศสมาชิกที่ได้ให้สัตยาบันหรือยอมรับเท่านั้นและให้ในกรณีการแก้ไขภาคผนวกด้วย หากจะพึงมี

ข้อ 15 : การปรับกฎหมายภายในประเทศ

กรณีที่จำเป็น ประเทศภาคีคู่สัญญารับที่จะดำเนินการปรับกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้องให้รับกับเนื้อหาของภาคผนวกนี้

ข้อ 16 : ข้อสงวน

ไม่อนุญาตให้มีการตั้งข้อสงวนต่อภาคผนวกนี้

ข้อ 17 : การระงับใช้ภาคผนวก

ประเทศภาคีคู่สัญญาแต่ละประเทศอาจระงับการบังคับใช้ภาคผนวกทั้งหมดหรือบางส่วนชั่วคราว โดยทันทีเมื่อมีกรณีฉุกเฉินที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยภายในประเทศ ประเทศภาคีคู่สัญญาจะต้องแจ้งกับประเทศภาคีคู่สัญญาอื่นทราบโดยเร็วที่สุดเกี่ยวกับการระงับใช้ภาคผนวก ซึ่งจะสิ้นสุดลงทันทีเมื่อเหตุการณ์กลับเข้าสู่สภาวะปกติ

ข้อ 18 : ความสัมพันธ์กับความตกลง

ในฐานะที่เป็นมาตรการในการดำเนินการตามหลักการที่กำหนดไว้ในความตกลงฯ ภาคผนวกนี้จะต้องไม่เบี่ยงเบนหรือขัดกับหลักการดังกล่าวได้ ในกรณีที่มีความขัดแย้งระหว่างภาคผนวกกับความตกลง ให้ถือตามความตกลงเป็นหลัก และในกรณีที่มีความขัดแย้งระหว่างภาคผนวกนี้หรือพิธีสารอื่นให้ตีความโดยให้ถือเอาความตกลงเป็นหลัก

ข้อ 19 : ความสัมพันธ์กับเอกสารแนบท้ายภาคผนวก

เอกสารแนบถือเป็นส่วนหนึ่งของภาคผนวกและมีผลผูกพันเท่าเทียมกัน

ข้อ 20 : การระงับข้อพิพาท

กรณีที่มีข้อพิพาทระหว่างประเทศภาคีคู่สัญญาตั้งแต่สองประเทศขึ้นไป เกี่ยวกับการตีความหรือการใช้ภาคผนวกนี้จะตัดสินโดยตรงหรือโดยการเจรจาฉันมิตรในคณะกรรมการร่วม

ข้อ 21 : การเพิกถอน

เมื่อภาคผนวกมีผลบังคับใช้แล้ว ไม่อาจยกเลิกเพิกถอนแยกออกจากความตกลงได้

เอกสารแนบท้ายภาคผนวก 4 :รูปแบบที่สำคัญขององค์การสหประชาชาติสำหรับเอกสารที่ใช้ทางการค้า

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามข้างท้ายนี้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องจึงได้ลงนามในภาคผนวกนี้ ทำขึ้น ณ กรุงพนมเปญ วันที่ 30 เมษายน 2547 เป็นภาษาอังกฤษโดยมีต้นฉบับจำนวนหกฉบับ ลงนามโดย

สำหรับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา
ฯพณฯ Tram Iv Tek
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
ฯพณฯ Hu Xijie
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการสื่อสาร

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
ฯพณฯ Sommad Pholsena
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ขนส่ง ไปรษณีย์และก่อสร้าง

สำหรับรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า
ฯพณฯ Thura Thaung Lwin
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงขนส่งทางรถไฟ

สำหรับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
ฯพณฯ นิกร จำนง
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
ฯพณฯ Pham The Minh
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

ANNEX 4: FACILITATION OF FRONTIER CROSSING FORMALITIES

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People (hereinafter referred to as "the Annex")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed on 26 November 1999 at Vientiane, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China on 3 November 2002 at Phnom Penh, and acceded to by the Union of Myanmar on 19 September 2003 at Dali City (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Article 4 of the Agreement, calling for this Annex to provide technical details,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1: Aim

The Contracting Parties shall endeavor to arrange to the utmost extent possible for border crossing formalities to be facilitated through simple, efficient, and speedy treatment.

Article 2: Scope

This annex applies to all cross-border movement of persons, vehicles, and goods by road also as part of a multimodal transport operation.

Article 3: Consultation, Cooperation, Coordination, and Harmonization

(a) The Contracting Parties will consult in the Joint Committee about any distortions reported in the smooth course of the border crossing formalities and will swiftly alter any procedures and practices to remedy any malfunctions.

(b) The Contracting Parties will coordinate their border control posts with respect to:

- The operating hours;
- The type of available inspection services in the respective border crossing point (customs, quarantine, quality control/ inspection, health, immigration, etc.); and
- Which types of goods are subject to which types of border crossing clearance.

Also in the border crossing stations referred to in Protocol 1, inspection services will be available 24 hours a day, seven days a week, either through permanent staffing or by opening on request when a notice has been sent in advance, so as to assure clearance outside normal business working hours or otherwise, to be coordinated by the country pairs.

(c) The Contracting Parties will coordinate their inspection and/or clearance procedures and practices in use (e.g., single-window inspection).

(d) The Contracting Parties shall take into account the compatibility of electronic or other means of communication and data processing equipment and software format, with systems in use in the other Contracting Party when introducing, replacing, or upgrading them.

Article 4: Single-Window Inspection

(a) The Contracting Parties shall take the necessary measures to develop the simultaneous inspection and control of people, goods, and vehicles by their respective authorities.

(b) Modalities

The single-window inspection procedure can be achieved through simultaneous performance of their duties by the respective competent authorities.

Alternatively those other authorities may for that purpose delegate their competence to one another authority present at the border (e.g., the Customs Authorities) to perform it on their behalf.

Article 5: Single-Stop Customs Inspection

The Contracting Parties undertake to cooperate in order to achieve the "single-stop" practice with respect to Customs inspection.

(a) Definition

Single-Stop Customs Inspection consists of subjecting the transport operation to customs inspection only once for the purpose of crossing the border between the adjacent countries.

(b) Suggested Modalities

Single-stop customs inspection can be achieved, e.g. in, the following ways (a non-exhaustive list):

1. Joint Inspection

The two adjacent national customs authorities carry out their inspection and control jointly and simultaneously. The customs officers of the adjacent Countries assist one another to the extent possible in the performance of their duties.

2. Split Arrangement

The customs authorities from one Contracting Party specialize in a particular function, while the customs authorities from the other Contracting Party specialize in another function, e.g., according to traffic direction (outbound/inbound) or type of carriage (passenger/cargo).

3. Performance in the Foreign Territory

The customs officers from one Contracting Party are allowed to perform their duties on the territory of the other Contracting Party

4. Delegation of Authority/Mutual Recognition of Inspection

A Contracting Party delegates its inspection and control competence to the customs officers of the other adjacent Contracting Party to perform it on its behalf. Contracting Parties may mutually recognize the inspections performed by each other's customs authorities.

5. Combinations

Also combinations of the above mentioned modalities are practicable.

(c) Implementation by MOU

The particular modality of the single-stop customs inspection procedure will be agreed upon by the bordering country pairs via a bilateral Memorandum of Understanding per border crossing identified in Protocol 1.

Article 6: Harmonization, Simplification, and Language of Documents

(a) Harmonization

The Contracting Parties shall endeavor to further the use of documents relevant for border crossing formalities, aligned to the international standards and practices (e.g., for goods: the United Nations Layout Key (see the Attachment to this Annex).

(b) Simplification

The Contracting Parties shall limit and/or reduce and eliminate the number and extent of the procedures and documents required for border crossing formalities as much as possible.

(c) Language

In addition to the national language, all documents will be drawn up in English. In the event of any difference in meaning, reference will be made to the English-language version.

Article 7: Exchange of Information

The Contracting Parties will exchange through the office of the Joint Committee comprehensive information in English about their border crossing legislation, regulation, formalities, procedures, and practices, and their subsequent changes. This information will preferably be disseminated via publication on the Internet.

Article 8: Advance Exchange of Cargo Clearance Information

As soon as available, the authorities in the country of departure will dispatch the relevant border crossing clearance documents to their corresponding Host Country Authorities by all appropriate means of communication (courier, mail, facsimile, telex, electronic form, etc.)

Article 9: Priority Order of Border Crossing Clearance

The priority for the border-crossing formalities shall be in the following order without prejudice to quarantine regulations:

1. sick passengers, passengers;
2. Perishable Goods, (including fresh food);
3. live animals; and
4. other merchandise.

Article 10: Reduction of Routine and Exhaustive Physical Inspection Practice

(a) The Contracting Parties will endeavor to reduce the practice of routine physical exhaustive inspection, when not absolutely necessary for the interests of the Host Country.

(b) Transit cargo without risk for contamination or other safety risk for the transit country shall be dispensed from sanitary or other inspection, without prejudice to necessary disinfection treatment and supervision of means of transport.

(c) Customs inspection may be performed by random testing, supplemented by inspections when an irregularity is suspected.

Article 11: Availability of Required Facilities and Personnel

The Contracting Parties will see to it that the required facilities and personnel for the smooth performance of border crossing formalities (as set out in Annex 12) are available in the crossing points mentioned in Protocol 1.

Article 12: Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Annex via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 13: Ratification or Acceptance

The Annex is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 14: Entry into Force

The Annex will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 15: Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Annex.

Article 16: Reservations

No reservation to the Annex shall be permitted.

Article 17: Suspension of the Annex

Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Annex with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Article 18: Relationship with the Agreement

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Annex cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Annex and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility between the Annex and another annex or protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

Article 19: Relationship of the Attachment to the Annex

The attachment shall form an integral part of the Annex and shall be equally binding.

Article 20: Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Annex shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 21: Denunciation

Once entered into force, the Annex cannot be denounced separately from the Agreement.

Attachment to Annex 4: United Nations Layout Key for Trade Documents

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

Done at Phnom Penh on 30 April 2004 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

.....

His Excellency Tram Iv Tek
Secretary of State, Ministry of Public Works and Transport

For the Government of the People's Republic of China

.....

His Excellency Hu Xijie
Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

.....

His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar

.....

His Excellency Thura Thaung Lwin
Deputy Minister of Rail Transportation

For the Government of the Kingdom of Thailand

.....

His Excellency Nikorn Chamnong
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

.....

His Excellency Pham The Minh
Vice Minister of Transport

ภาคผนวก

: พระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙
(เฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้อง)

: หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี
ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๑๗๕๕๐ ลงวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๗
เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๔ ฉบับ
กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

: ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....
(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก
ในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน
(The GMS Agreement))
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

: บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....
(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก
ในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน
(The GMS Agreement))

พระราชบัญญัติ
ศุลกากร
พุทธศักราช ๒๔๖๙
(เฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้อง)

มีพระบรมราชโองการ ในพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปก พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศจงทราบทั่วกันว่า

โดยที่ทรงพระราชดำริเห็นว่า วิธีจัด แล ปฏิบัติการของกรมศุลกากรนั้น สมควรจะกำหนดลงไว้ให้เป็นระเบียบสืบไป

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติไว้ โดยบทมาตราดังต่อไปนี้

หมวด ๑

มาตรา ๑[๑] พระราชบัญญัตินี้ให้เรียกว่า "พระราชบัญญัติศุลกากร พระพุทธศักราช ๒๔๖๙" และให้ใช้เป็นกฎหมายเมื่อพ้นวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาไปแล้ว ๓ เดือน

บทวิเคราะห์

มาตรา ๒ เพื่อประโยชน์แห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือบทกฎหมายอื่นอันเกี่ยวแก่ศุลกากร และในการแปลความแห่งพระราชบัญญัติหรือบทกฎหมายนั้น ๆ ถ้อยคำต่อไปนี้ ถ้าไม่แย้งกับความในบทหรือเนื้อเรื่องไซร้ ให้มีความหมายและกินความรวมไปถึงวัตถุและสิ่งทั้งหลายดังกำหนดไว้ต่อไปนี้ คือ

คำว่า "รัฐมนตรี"* หมายความว่า รัฐมนตรีผู้มีหน้าที่รักษาการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

---

[๑] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๔๓/-/หน้า ๒๗๒/๑๓ สิงหาคม ๒๔๖๙

คำว่า “อธิบดี”[๒] หมายความว่า อธิบดีกรมศุลกากร หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมศุลกากรมอบหมาย

คำว่า “พนักงานศุลกากร” และ “พนักงาน”[๓] หมายความและกินความรวมไปถึงบุคคลใด ๆ ซึ่งรับราชการในกรมศุลกากร หรือนายทหารแห่งราชนาวี หรือนายอำเภอ หรือผู้ช่วยนายอำเภอ ซึ่งได้รับแต่งตั้งเป็นพิเศษให้กระทำการแทนกรมศุลกากร

คำว่า “พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความและกินความรวมไปถึงพนักงานใด ๆ ซึ่งได้ตั้งแต่งให้มีหน้าที่เฉพาะการ หรือพนักงานใดซึ่งกระทำหน้าที่โดยเฉพาะในกิจการตามหน้าที่ของตนโดยปรกติ

คำว่า “ท่าต่างประเทศ” “ภาคต่างประเทศ” หรือ “เมืองต่างประเทศ” หมายความว่าที่ใด ๆ นอกพระราชอาณาจักรสยาม

คำว่า “เรือกำปั่น” หรือ “เรือ” ให้รวมทั้งสิ่งใด ๆ ที่ได้ทำขึ้นหรือใช้ในการนำส่งคนหรือทรัพย์สินโดยทางน้ำ

คำว่า “นายเรือ” หมายความว่า บุคคลใด ๆ ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาหรือควบคุมเรือ

คำว่า “ค่าภาษี” หมายความว่า ค่าภาษี ค่าอากร ค่าธรรมเนียม หรือค่าภาระติดพันในทางศุลกากร หรืออากรชั้นใน

คำว่า “ศุลกากรได้ตรวจมอบไปถูกต้องแล้ว” หมายความและกินความรวมว่าได้ปฏิบัติครบถ้วนตามกฎหมาย ได้ทำใบขนสินค้าถูกต้องและได้เสียค่าภาษีและค่าภาระติดพันครบถ้วนแล้ว

คำว่า “ผู้นำของเข้า” หมายความรวมทั้งและใช้ตลอดถึงเจ้าของหรือบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ครอบครองหรือมีส่วนได้เสียชั่วขณะหนึ่งในของใด ๆ นับแต่เวลาที่นำของนั้นเข้ามาจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบให้ไปโดยถูกต้องพ้นจากความรักษาของพนักงานศุลกากร และคำว่า “ผู้ส่งของออก” ให้มีความหมายเป็นทำนองเดียวกัน โดยอนุโลม

คำว่า “ราคาศุลกากร” หรือ “ราคา”[๔] แห่งของอย่างใดนั้น

(๑) ในกรณีส่งของออก หมายความว่า ราคาขายส่งเงินสดซึ่งจะพึงขายของประเภทและชนิดเดียวกันได้โดยไม่ขาดทุน ณ เวลา และที่ที่ส่งของออกโดยไม่มีหักทอนหรือลดหย่อนราคาอย่างใด หรือ

---

[๒] มาตรา ๒ นิยามคำว่า “อธิบดี” แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๙) พ.ศ. ๒๕๔๘

[๓] มาตรา ๒ นิยามคำ ว่า “พนักงานศุลกากร” และ “พนักงาน” แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๖) พุทธศักราช ๒๔๗๙

[๔] มาตรา ๒ นิยามคำว่า “ราคาศุลกากร” หรือ “ราคา” แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๗) พ.ศ. ๒๕๔๓

(๒) ในกรณีนำของเข้า หมายความว่า ราคาของของเพื่อความมุ่งหมายในการจัดเก็บอากรตามราคาอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(ก) ราคาซื้อขายของที่นำเข้า

(ข) ราคาซื้อขายของที่เหมือนกัน

(ค) ราคาซื้อขายของที่คล้ายกัน

(ง) ราคาหักทอน

(จ) ราคาคำนวณ

(ฉ) ราคาย้อนกลับ

ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการใช้ราคาและการกำหนดราคาตาม (ก) (ข) (ค) (ง) (จ) และ (ฉ) ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

คำว่า "อากร"[๕] หมายความว่า ค่าภาษี ค่าอากร ค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระติดพันในทางศุลกากร หรืออากรชั้นใน

คำว่า "คลังสินค้า"[๖] หมายความว่า โรงพักสินค้า ที่มั่นคงและคลังสินค้าทัณฑ์บน

คำว่า "เขตปลอดอากร"[๗] หมายความว่า เขตพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ โดยของที่นำเข้าไปในเขตดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากรตามที่กฎหมายบัญญัติ

หมวด ๒
วิธีจัดการและกำหนดท่า ฯลฯ

มาตรา ๓ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจะได้ทรงตั้งหรือทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้รัฐมนตรี* ตั้งบุคคลผู้สมควรขึ้นเป็นหัวหน้าจัดการงานในกรมศุลกากร และกำกับตรวจตรากิจการอันเป็นหน้าที่ของกรมนั้น บุคคลผู้นั้นซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "อธิบดี" ให้มีหน้าที่บังคับบัญชาควบคุมบรรดาพนักงานทั้งหลายในกรมศุลกากร มีอำนาจให้เงินเดือนและเงินรางวัล เรียกประกันสำหรับความประพฤติดี และออกข้อบังคับสำหรับกรมตามที่เห็นว่าจำเป็น เพื่อดำเนินการให้เป็นไปโดยเรียบร้อย และบังคับการให้เป็นไปตามนั้น

---

[๕] มาตรา ๒ นิยามคำว่า "อากร" เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๙) พุทธศักราช ๒๔๘๒

[๖] มาตรา ๒ นิยามคำว่า "คลังสินค้า" เพิ่มโดยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๓๒๙ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๑๕

[๗] มาตรา ๒ นิยามคำว่า "เขตปลอดอากร" เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๔๓

มาตรา ๔[๕] เพื่อความประสงค์แห่งการนำของเข้าหรือส่งของออกหรือนำของเข้าและส่งของออกและการศุลกากรให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวง

(๑) กำหนดท่าหรือที่ใด ๆ ในราชอาณาจักรให้เป็นท่าหรือที่สำหรับการนำเข้า หรือส่งออกหรือนำเข้าและส่งออกซึ่งของประเภทใด ๆ หรือทุกประเภททางทะเลหรือทางบก หรือให้เป็นท่าหรือที่สำหรับการส่งออกซึ่งของที่ขอคืนอากรขาเข้าหรือของที่มีทัณฑ์บน ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขตามแต่จะเห็นสมควร

(๒) กำหนดสนามบินใด ๆ ในราชอาณาจักรให้เป็นสนามบินศุลกากรโดยมีเงื่อนไขตามแต่จะเห็นสมควร

(๓) ระบุเขตศุลกากร ณ ท่าใด หรือที่ใด หรือสนามบินใดซึ่งได้กำหนดไว้ดังกล่าวข้างต้น

หมวด ๔
การตรวจของและป้องกันลักลอบหนีศุลกากร

มาตรา ๑๔ เมื่อของผ่านศุลกากร หรืออยู่ในความกำกับตรวจตราของศุลกากรด้วยประการใด ๆ ก็ดี พนักงานเจ้าหน้าที่ศุลกากรคนหนึ่งคนใดจะให้เปิดหีบห่อและตรวจของนั้นในเวลาใด ๆ ก็ได้ พนักงานนั้นจะเอาตัวอย่างของใด ๆ ไปเพื่อตรวจหรือสอบ หรือตีราคา หรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่นก็ได้แล้วแต่จะเห็นว่าจำเป็น ตัวอย่างของนี้ต้องส่งให้โดยไม่คิดราคา และพนักงานนั้นจะเลือกเอาออกจากหีบห่อหรือส่วนใดแห่งของนั้นก็ได้ แต่ว่าตัวอย่างของเช่นนี้จะต้องเอาไปแต่เพียงขนาดหรือปริมาณพอสมควร และจะต้องเอาออกโดยวิธีอันจะทำให้เจ้าของเสียหายหรือลำบากอย่างน้อยที่สุดที่จะเป็นได้ และเมื่อไรสามารถจะคืนได้ ก็ให้คืนแก่เจ้าของไปโดยเร็ว

มาตรา ๑๕ พนักงานศุลกากรอาจขึ้นไปบนเรือลำใด ๆ ก็ได้ภายในพระราชอาณาเขต และอาจอยู่ในเรือนั้นได้ตลอดเวลาที่ทำการบรรทุกสินค้าลงหรือขนสินค้าขึ้น หรือจนกว่าเรือนั้นออกไป ไม่ว่าในที่ส่วนใด ๆ ของเรือ และไม่ว่าในเวลาใด ๆ ให้พนักงานศุลกากรเข้าถึงและตรวจค้นได้ และอาจตรวจดูสมุดหนังสือหรือบันทึกเรื่องราว หรือเอกสารไม่ว่าอย่างใด ๆ ที่เกี่ยวกับสินค้าในเรือได้ อาจสั่งให้เปิดห้องส่วนใด ๆ ของเรือ หรือให้เปิดหีบห่อ หรือที่บรรจุของอย่างใด ๆ ได้ หรือถ้าจำเป็นจะให้หักเปิดสิ่งนั้น ๆ ก็ได้ อาจประจำเครื่องหมายหรือประทับตรา หรือลั่นกุญแจ หรือ

---

[๕] มาตรา ๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๘) พุทธศักราช ๒๔๘๐

ผูกมัดของใด ๆ ที่อยู่ในเรือ หรือที่ใด หรือหีบห่อใด ๆ ก็ได้ และถ้าเครื่องหมาย ดวงตรา กุญแจ หรือเครื่องผูกมัดนั้นได้มีผู้ถอนไป หรือเปิดออก หรือหักต่อย หรือเปลี่ยนแปลงไป โดยจงใจไซร้ ท่านว่านายเรือมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท

[อัตราโทษ แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๙) พ.ศ. ๒๕๔๘]

มาตรา ๑๕ ทวิ[๙] ผู้ใดขึ้นไปบนเรือเดินต่างประเทศขณะที่อยู่ในราชอาณาจักรโดยมิได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่นายเรือ ลูกเรือ ผู้โดยสารและผู้มีหน้าที่ต้องปฏิบัติบนเรือนั้น

[อัตราโทษ แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๙) พ.ศ. ๒๕๔๘]

มาตรา ๑๖ ของใดที่ศุลกากรยังมิได้ตรวจมอบไปโดยชอบ พนักงานศุลกากรอาจถอนไป ขนขึ้นและเก็บไว้ในที่มั่นคงก็ได้

มาตรา ๑๗ พนักงานศุลกากรอาจตรวจค้นหีบห่อของคนโดยสารแล้วปล่อยผ่านภาษีได้ และถ้าในหีบห่อนั้นมีของที่ยังมิได้เสียค่าภาษีก็ดี ของต้องจำกัดก็ดี ของต้องห้ามก็ดี พนักงานจะกักหีบห่อนั้นไว้ก็ได้

มาตรา ๑๘[๑๐] พนักงานศุลกากรอาจตรวจค้นบุคคลใด ๆ ในเรือกำปั่นลำใด ๆ ในเขตท่า หรือบุคคลที่ขึ้นจากเรือกำปั่นลำใด ๆ ก็ได้ แต่ต้องมีเหตุอันสมควรสงสัยว่าบุคคลนั้น ๆ มีหรือพาไปกับตนซึ่งของอันยังมิได้เสียค่าภาษี หรือของต้องจำกัด หรือของต้องห้าม จึงให้ตรวจค้นได้ อนึ่ง ก่อนที่จะตรวจค้นบุคคลผู้ใด บุคคลผู้นั้นอาจร้องขอให้นำตนอย่างเร็วตามควรแก่เหตุไปยังพนักงานศุลกากรผู้ใหญ่มีตำแหน่งไม่ต่ำกว่าสารวัตรหรือนายด่าน นายอำเภอ หรือปลัดอำเภอผู้เป็นหัวหน้าประจำกิ่งอำเภอ หรือหัวหน้าสถานีตำรวจที่ใกล้ที่สุด ส่วนพนักงานที่มีผู้นำบุคคลเช่นนี้มาส่งนั้นจะต้องวินิจฉัยว่ามีเหตุอันควรสงสัยเพียงพอหรือไม่ และจะควรให้ตรวจค้นหรือไม่ ถ้าบุคคลนั้นเป็นหญิงก็ให้ใช้หญิงเป็นผู้ตรวจค้น

ถ้าพนักงานผู้ใดตรวจค้นบุคคลใดโดยไม่มีเหตุอันสมควร ท่านว่าพนักงานผู้นั้นมีความผิด ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

---

[๙] มาตรา ๑๕ ทวิ เพิ่มโดยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๓๒๙ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๑๕

[๑๐] มาตรา ๑๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๙) พ.ศ. ๒๕๔๘

มาตรา ๑๙ พนักงานศุลกากรอาจสั่งให้หยุดรถ เกวียน หรือยานพาหนะอย่างอื่น ๆ และตรวจค้นเพื่อให้ทราบว่ามีของที่ลักลอบหนีศุลกากรหรือไม่ แต่ต้องมีเหตุอันควรสงสัยว่ารถเกวียน หรือยานพาหนะนั้นได้ใช้ หรือกำลังใช้เนื่องกับเรือกำปั่น หรือคลังสินค้า หรือโรงเก็บสินค้า หรือที่ขนของขึ้น หรือทำเนียบท่าเรือ หรือทางน้ำ หรือทางผ่านพรมแดน หรือทางรถไฟ ผู้ใดไม่ยอม หรือขัดขวาง หรือพยายามจะขัดขวางต่อการตรวจเช่นนี้ ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

[อัตราโทษ แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๙) พ.ศ. ๒๕๔๘]

มาตรา ๒๐[๑๑] ถ้าพบผู้ใดกำลังกระทำผิดหรือพยายามกระทำผิด หรือใช้ หรือช่วย หรือยุยงให้ผู้อื่นกระทำผิดต่อพระราชบัญญัตินี้ พนักงานเจ้าหน้าที่อาจจับผู้นั้นได้โดยไม่ต้องมีหมายจับ แล้วนำส่งยังสถานีตำรวจพร้อมด้วยของกลางที่เกี่ยวกับการกระทำผิดหรือพยายามกระทำผิด เพื่อจัดการตามกฎหมาย และถ้ามีเหตุอันสมควรสงสัยว่าบุคคลใดได้กระทำผิดพระราชบัญญัตินี้ก็ดี หรือมีสิ่งของไปกับตัวอันจะเป็นของที่เกี่ยวกับการกระทำผิดมาแล้ว หรืออาจได้กระทำผิดขึ้นก็ดี พนักงานเจ้าหน้าที่อาจจับผู้นั้นส่งไปจัดการโดยทำนองเดียวกัน

มาตรา ๒๐ ทวิ[๑๒] ในกรณีความผิดตามพระราชบัญญัตินี้เกิดขึ้นในทะเลอาณาเขต เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้จับผู้ต้องหาและส่งตัวผู้ต้องหาให้พนักงานสอบสวนแห่งท้องที่ใด ให้พนักงานสอบสวนแห่งท้องที่นั้นเป็นพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบ ในกรณีนี้ มิให้นับระยะเวลาเดินทางตามปกติที่นำตัวผู้ต้องหาส่งให้พนักงานสอบสวนเป็นเวลาควบคุมผู้ต้องหาของพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา ๒๑ เรือทุกลำเมื่อมาถึงเขตท่าต้องหยุดลอยลำ ณ ด่านตรวจที่กำหนดไว้ และต้องให้ความสะดวกทุกอย่างแก่พนักงานศุลกากร ในการที่จะเข้าไปและขึ้นบนเรือ ถ้าพนักงานศุลกากรสั่งให้เรือนั้นทอดสมอก็ต้องกระทำตาม นายเรือต้องตอบคำถามใด ๆ ของพนักงานอันเกี่ยวแก่เรือ คนประจำเรือ คนโดยสาร การเดินทางและลักษณะของสินค้าในเรือ ให้นายเรือรายงานถึงอาวุธปืน กระสุนปืน ดินปืน หรือวัตถุระเบิดอันมีอยู่ในเรือ และเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่สั่ง นายเรือต้องส่งมอบ อาวุธปืน และกระสุนปืนทั้งหมดให้อยู่ในความรักษาของพนักงานกำกับด่านตรวจ และให้ส่งวัตถุระเบิดทั้งหมดไปในความควบคุมของเจ้าหน้าที่ ซึ่งได้ตั้งแต่งขึ้นเพื่อการนี้ นายเรือต้อง

---

[๑๑] มาตรา ๒๐ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๙) พ.ศ. ๒๕๔๘

[๑๒] มาตรา ๒๐ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๕) พ.ศ. ๒๕๔๐

ปฏิบัติตามคำสั่งอันควรของพนักงานศุลกากรทุกประการ ให้วางพนักงานศุลกากรลงประจำเรือเพื่อกำกับไปจนถึงที่จอดในท่าอันจะได้กำหนดให้สำหรับลำเรือนั้น ให้ประพฤติต่อพนักงานศุลกากรโดยสุภาพ และให้พนักงานนั้น ๆ มีที่พักบนเรือโดยสมควร ห้ามมิให้เรือลำใดล่วงด่านตรวจไปโดยไม่มีพนักงานศุลกากรลงประจำบนเรือ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตพิเศษจากพนักงานกำกับด่าน ถ้าและนายเรือหรือบุคคลผู้ใดซึ่งเป็นผู้ควบคุมเรือ ไม่ยอมหรือละเลยไม่กระทำตามดังว่านี้ ท่านว่าผู้นั้นมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท

[อัตราโทษ แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๙) พ.ศ. ๒๕๔๘]

มาตรา ๒๒ เรือลำใดออกไปจากท่าจะให้มีพนักงานศุลกากรกำกับไปจนถึงด่านตรวจก็ได้ เมื่อไปถึงที่นั้นให้เรือหยุดลอยลำ เพื่อส่งพนักงานขึ้น และเพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจส่วนอาวุธปืน กระสุนปืน ดินปืน หรือวัตถุระเบิดใด ๆ ที่ได้ส่งมอบไว้ในความรักษาของศุลกากรเมื่อเรือมาถึงนั้น ให้คืนแก่เรือไป ถ้าเรือลำใดมีพนักงานศุลกากร หรือพนักงานอื่นของรัฐบาลอยู่บนเรือและออกจากท่าไป โดยพนักงานนั้น ๆ ไม่ยินยอมก็ดี หรือไม่ให้ความสะดวกอันควรแก่พนักงานเพื่อทำการตามหน้าที่ก็ดี ท่านว่านายเรือมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท

[อัตราโทษ แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๙) พ.ศ. ๒๕๔๘]

มาตรา ๒๓ ถ้าเรือลำใดที่จะพึงต้องถูกยึดหรือตรวจตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่หยุดลอยลำเมื่อได้สั่งให้หยุด และมีเรือในราชการของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว หรือของกรมศุลกากรชักธงหมายตำแหน่ง ธงหมายราชการไล่ติดตามไป เมื่อได้ให้ยิงปืนเป็นอาณัติสัญญานัดหนึ่งก่อนแล้ว ท่านว่าพนักงานควบคุมเรือที่ไล่ติดตามนั้น มีอำนาจตามกฎหมายที่จะยิงเรือซึ่งกำลังหนีนั้นได้

มาตรา ๒๔[๑๓] สิ่งใด ๆ อันจะพึงต้องริบตามพระราชบัญญัตินี้ พนักงานศุลกากร พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจ มีอำนาจยึดในเวลาใด ๆ และ ณ ที่ใด ๆ ก็ได้

สิ่งที่ยึดไว้นั้น ถ้าเจ้าของหรือผู้มีสิทธิไม่มายื่นคำร้องเรียกเอาภายในกำหนดหกสิบวัน สำหรับยานพาหนะที่ใช้ในการกระทำผิด หรือสามสิบวันสำหรับสิ่งอื่น นับแต่วันที่ยึด ให้ถือว่าเป็นสิ่งที่ไม่มีเจ้าของ และให้ตกเป็นของแผ่นดิน โดยมิพักต้องคำนึงว่าจะมีการฟ้องคดีอาญานั้นหรือไม่[๑๔]

มาตรา ๒๕ บรรดาของหรือสิ่งที่ยึดไว้ตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องส่งมอบให้อยู่ในความรักษาของพนักงานเจ้าหน้าที่ศุลกากร หรือถ้าไม่มีพนักงานเช่นว่านี้ภายในระยะใกล้พอควร

---

[๑๓] มาตรา ๒๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๒) พุทธศักราช ๒๔๙๗

[๑๔] มาตรา ๒๔ วรรคสอง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๙) พ.ศ. ๒๕๔๘

ก็ให้ส่งมอบให้อยู่ในความรักษาของอำเภอที่ใกล้ที่สุด ซึ่งจะได้รักษาไว้แทนศุลกากร สิ่งของที่ยึดและริบไว้ตามพระราชบัญญัตินี้ หรือบทกฎหมายอื่นอันเกี่ยวแก่ศุลกากรนั้น ให้จำหน่ายตามแต่อธิบดีจะสั่ง

ถ้าของที่ยึดไว้นั้นเป็นของเสียง่าย หรือถ้าหน่วงช้าไว้จะเป็นการเสี่ยงความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาจะมากเกินสมควร อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายจะสั่งพนักงานเจ้าหน้าที่ให้ขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นตามที่เห็นสมควรก่อนที่ของนั้นจะตกเป็นของแผ่นดินก็ได้ เงินค่าขายของนั้นเมื่อได้หักค่าใช้จ่ายและค่าภาระติดพันทั้งปวงออกแล้ว ให้ถือไว้แทนของ[๑๕]

มาตรา ๒๖ สิ่งใด ๆ อันจะพึงต้องยึดตามพระราชบัญญัตินี้ จะนำไปแสดงที่สถานีตำรวจหรือศาลก็ได้ในเมื่อเป็นของต้องการในคดีที่ตำรวจฟ้อง ในการนี้ให้พนักงานตำรวจแจ้งความเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังพนักงานศุลกากรว่า ของนั้นได้ยึดไว้ แล้วให้จัดการนำของนั้นไปยังศุลกสถานโดยเร็วตามแต่จะทำได้ และส่งมอบให้อยู่ในความรักษาของศุลกากร

มาตรา ๓๗ พนักงานเจ้าหน้าที่อาจตรวจห่อพัสดุไปรษณีย์ที่เข้ามาหรือออกไปจากพระราชอาณาจักรได้ และถ้ามีความสงสัย อาจกักห่อจดหมายใด ๆ ไว้ ณ ศุลกสถานได้ จนกว่าผู้ส่งหรือผู้มีชื่อที่จะรับจะได้กระทำให้เป็นที่พอใจว่า ไม่มีของที่ยังมิได้เสียค่าภาษีหรือที่ต้องจำกัด หรือต้องห้ามในห่อนั้น การที่ศุลกากรจะตรวจห่อไปรษณีย์นี้ จะกระทำ ณ ที่ทำการไปรษณีย์ หรือที่ศุลกสถานก็ได้

หมวด ๔ ทวิ
อำนาจทางศุลกากรในเขตต่อเนื่อง[๑๖]

มาตรา ๓๗ ทวิ[๑๗] เรือทุกลำที่เข้ามาหรือหยุดลอยลำหรือจอดเรือในเขตต่อเนื่องต้องตอบคำถามใด ๆ ของพนักงานศุลกากรเกี่ยวแก่เรือ คนประจำเรือ คนโดยสาร การเดินทาง ลักษณะของสินค้าในเรือ และสิ่งที่นำมาในเรือตามที่พนักงานศุลกากรถาม และต้องปฏิบัติตามคำสั่งอันควรของพนักงานศุลกากร ถ้านายเรือไม่ตอบคำถามหรือไม่ปฏิบัติตาม มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

---

[๑๕] มาตรา ๒๕ วรรคสอง แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๓๒๙ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๑๕

[๑๖] หมวด ๔ ทวิ อำนาจทางศุลกากรในเขตต่อเนื่อง มาตรา ๓๗ ทวิ ถึง มาตรา ๓๗ เบญจ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๕) พ.ศ. ๒๕๔๐

[๑๗] มาตรา ๓๗ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๕) พ.ศ. ๒๕๔๐

มาตรา ๓๗ ตรี[๑๘] ห้ามมิให้เรือที่อยู่ในเขตต่อเนื่องขนถ่ายสิ่งของใด ๆ โดยไม่มีเหตุอันสมควรหรือไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ ถ้านายเรือหรือบุคคลใดฝ่าฝืนมีความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับเป็นเงินสองเท่าของราคาของหรือปรับเป็นเงินห้าหมื่นบาท แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า หรือทั้งจำทั้งปรับ

ของใด ๆ อันเนื่องด้วยความผิดตามมาตรานี้ ให้ริบเสียสิ้นโดยไม่พักต้องคำนึงถึงว่าบุคคลผู้ใดจะต้องรับโทษหรือไม่

มาตรา ๓๗ จัตวา[๑๙] ให้นำความในมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๕ ทวิ มาตรา ๑๘ มาตรา ๒๐ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา ๒๙ มาตรา ๓๐ มาตรา ๓๒ มาตรา ๓๒ ทวิ และมาตรา ๓๙ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พระพุทธศักราช ๒๔๖๙ มาตรา ๑๖ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๔๘๒ มาตรา ๑๐ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๔๙๗ และบทกำหนดโทษอันเกี่ยวกับบทบัญญัติดังกล่าว มาใช้บังคับในเขตต่อเนื่องโดยอนุโลม

มาตรา ๓๗ เบญจ[๒๐] ในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการลักลอบหรือจะลักลอบหนีศุลกากรหรือมีการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ในเขตต่อเนื่อง ให้พนักงานศุลกากรมีอำนาจสั่งหรือบังคับให้นายเรือหยุดหรือนำเรือไปยังที่แห่งหนึ่งแห่งใด เพื่อการตรวจค้นจับกุมหรือดำเนินคดีได้

เมื่อพนักงานศุลกากรได้จับผู้ต้องหาและส่งให้พนักงานสอบสวนแห่งท้องที่ใดแล้ว ให้พนักงานสอบสวนแห่งท้องที่นั้นมีอำนาจสอบสวนในระหว่างรอคำสั่งแต่งตั้งพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบจากอัยการสูงสุดหรือผู้รักษาการแทนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ทั้งนี้ มิให้นับ เวลาเดินทางตามปกติที่นำตัวผู้ต้องหาส่งให้พนักงานสอบสวนดังกล่าวเป็นเวลาควบคุมผู้ต้องหาของพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

หมวด ๔ ตรี
อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่พัฒนาร่วม[๒๑]

---

[๑๘] มาตรา ๓๗ ตรี เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๕) พ.ศ. ๒๕๔๐

[๑๙] มาตรา ๓๗ จัตวา แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๔๒

[๒๐] มาตรา ๓๗ เบญจ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๕) พ.ศ. ๒๕๔๐

[๒๑] หมวด ๔ ตรี อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่พัฒนาร่วม มาตรา ๓๗ ฉ ถึงมาตรา ๓๗ ปัญจทศ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๐) พ.ศ. ๒๕๔๘

มาตรา ๓๗ ฉ[๒๒] ในหมวดนี้

"พื้นที่พัฒนาร่วม" หมายความว่า พื้นที่พัฒนาร่วมตามกฎหมายว่าด้วยองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย

"ของที่ได้รับความเห็นชอบทางศุลกากร" หมายความว่า ของที่ได้รับยกเว้นอากรศุลกากร ทั้งตามกฎหมายของราชอาณาจักรไทยและมาเลเซียที่เกี่ยวกับศุลกากร

มาตรา ๓๗ สัตต[๒๓] การจัดระเบียบการเคลื่อนย้ายของที่นำเข้ามาในหรือส่งออกไปจากพื้นที่พัฒนาร่วมให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรี และให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๓๗ อัฏฐ[๒๔] ภายใต้บังคับมาตรา ๓๗ นว มาตรา ๓๗ ทศ และมาตรา ๓๗ เตรส (๔) กรมศุลกากรยังคงใช้อำนาจทางศุลกากรทั้งปวงที่เกี่ยวกับของที่นำเข้ามาในหรือส่งออกไปจากพื้นที่พัฒนาร่วม

มาตรา ๓๗ นว[๒๕] การเคลื่อนย้ายของใด ๆ เข้ามาในหรือส่งออกไปจากพื้นที่พัฒนาร่วม ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังนี้

(๑) ของใด ๆ ที่เข้ามาในพื้นที่พัฒนาร่วมจาก

(ก) ประเทศอื่นใดนอกจากราชอาณาจักรไทยหรือมาเลเซีย คลังสินค้าใด ๆ ที่ได้รับใบอนุญาต หรือบริเวณทัณฑ์บนของราชอาณาจักรไทยหรือมาเลเซีย ให้ถือว่าเป็นของนำเข้า

(ข) ราชอาณาจักรไทยหรือมาเลเซีย ให้ถือว่าเป็นการเคลื่อนย้ายภายในประเทศ ทั้งนี้ ของนั้นจะต้องเป็นของที่ได้รับความเห็นชอบทางศุลกากร เครื่องมือเครื่องใช้ และวัสดุสิ่งของสำหรับใช้ในพื้นที่พัฒนาร่วม

(๒) ของที่ผลิตในพื้นที่พัฒนาร่วมที่เข้ามาในราชอาณาจักรไทย หรือไปยังมาเลเซียหรือประเทศที่สาม ให้ถือว่าเป็นของส่งออก

(๓) ของที่เคลื่อนย้ายเข้าไปในพื้นที่พัฒนาร่วมตาม (๑) (ข) และต่อมาของนั้นเข้ามาในราชอาณาจักรไทยหรือมาเลเซีย ให้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายของราชอาณาจักรไทยหรือ

---

[๒๒] มาตรา ๓๗ ฉ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๐) พ.ศ. ๒๕๔๘

[๒๓] มาตรา ๓๗ สัตต เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๐) พ.ศ. ๒๕๔๘

[๒๔] มาตรา ๓๗ อัฏฐ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๐) พ.ศ. ๒๕๔๘

[๒๕] มาตรา ๓๗ นว เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๐) พ.ศ. ๒๕๔๘

มาเลเซีย แล้วแต่กรณี

มาตรา ๓๗ ทศ[๒๖] ของใด ๆ ที่จัดอยู่ในบัญชีของต้องห้ามตามกฎหมายของราชอาณาจักรไทยและมาเลเซีย จะไม่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าไปในพื้นที่พัฒนาร่วม เว้นแต่ในกรณีที่จำเป็นจะต้องมีการยกเว้นในส่วนที่เกี่ยวกับการนำเข้ารายใดรายหนึ่งโดยเฉพาะ การยกเว้นนั้นจะกระทำได้ก็ด้วยความตกลงระหว่างหน่วยงานที่มีอำนาจของราชอาณาจักรไทยและมาเลเซีย

มาตรา ๓๗ เอกาทศ[๒๗] การนำเข้า การส่งออก และการเคลื่อนย้ายภายในสำหรับของในพื้นที่พัฒนาร่วมให้ใช้แบบศุลกากรตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๓๗ ทวาทศ[๒๘] พนักงานและพนักงานเจ้าหน้าที่ย่อมมีอำนาจในส่วนที่เกี่ยวกับการผ่านพิธีการศุลกากร รวมทั้งการเก็บภาษีอากรในเรื่องที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และใช้อำนาจนั้นได้ภายในบริเวณที่ทำการศุลกากรร่วม

คำว่า “ที่ทำการศุลกากรร่วม” หมายความว่า ที่ทำการของคณะกรรมการศุลกากรร่วมที่จัดตั้งขึ้นในสำนักงานใหญ่ขององค์กรร่วม เพื่อวัตถุประสงค์ของการประสานงานด้านการดำเนินการตามกฎหมายศุลกากรและสรรพสามิตในพื้นที่พัฒนาร่วม

คำว่า “คณะกรรมการศุลกากรร่วม” หมายความว่า คณะกรรมการที่ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ของกรมศุลกากร และเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานศุลกากรและสรรพสามิตของมาเลเซียที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ของการประสานงานด้านการดำเนินการตามกฎหมายศุลกากรและสรรพสามิตในพื้นที่พัฒนาร่วม

มาตรา ๓๗ เตรส[๒๙] การกระทำที่ได้ทำลงในพื้นที่พัฒนาร่วม

(๑) หากการกระทำนั้นเป็นความผิดตามกฎหมายที่เกี่ยวกับศุลกากรของราชอาณาจักรไทยหรือมาเลเซีย ประเทศใดประเทศหนึ่ง ประเทศที่มีการอ้างว่ากฎหมายของตนถูกละเมิดมีสิทธิเข้าใช้เขตอำนาจเหนือความผิดนั้น

(๒) หากการกระทำนั้นเป็นความผิดตามกฎหมายที่เกี่ยวกับศุลกากรของราชอาณาจักรไทย และมาเลเซีย ประเทศที่เจ้าพนักงานของตนเป็นผู้ทำการจับกุมหรือยึดเป็นคนแรกในส่วนที่ เกี่ยวกับความผิดดังกล่าวมีสิทธิเข้าใช้เขตอำนาจเหนือความผิดนั้น

---

[๒๖] มาตรา ๓๗ ทศ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๐) พ.ศ. ๒๕๔๘

[๒๗] มาตรา ๓๗ เอกาทศ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๐) พ.ศ. ๒๕๔๘

[๒๘] มาตรา ๓๗ ทวาทศ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๐) พ.ศ. ๒๕๔๘

[๒๙] มาตรา ๓๗ เตรส เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๐) พ.ศ. ๒๕๔๘

(๓) หากการกระทำนั้นเป็นความผิดตามกฎหมายที่เกี่ยวกับศุลกากรของราชอาณาจักรไทยและมาเลเซีย และเป็นกรณีที่มีการจับกุมหรือยึดพร้อม ๆ กันโดยกรมศุลกากรและหน่วยงานศุลกากรและสรรพสามิตของมาเลเซีย ในส่วนที่เกี่ยวกับความผิดดังกล่าว ประเทศที่มีสิทธิเข้าใช้เขตอำนาจเหนือความผิดนั้นให้กำหนดโดยการหารือระหว่างกรมศุลกากร และหน่วยงานศุลกากรและสรรพสามิตของมาเลเซีย

(๔) เงินที่ได้จากการขายของซึ่งเป็นผลิตผลของพื้นที่พัฒนาร่วมที่ถูกริบ ให้แบ่งเท่า ๆ กัน ระหว่างราชอาณาจักรไทยและมาเลเซีย

มาตรา ๓๗ จตุทศ[๓๐] เพื่อประโยชน์แห่งหมวดนี้ คำว่า “พระราชอาณาจักรสยาม” “พระราชอาณาเขต” และ “ราชอาณาจักร” ในพระราชบัญญัตินี้ให้หมายความถึง “พื้นที่พัฒนาร่วม”

มาตรา ๓๗ ปัญจทศ[๓๑] ให้ศาลภาษีอากรกลาง ศาลจังหวัดสงขลา หรือศาลอาญามีเขตอำนาจที่จะพิจารณาพิพากษาคดีศุลกากรที่เกี่ยวกับพื้นที่พัฒนาร่วม

หมวด ๑๕
บทเบ็ดเสร็จทั่วไป

มาตรา ๑๑๒ เบญจ[๓๒] ในกรณีที่ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกค้างชำระค่าอากร อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายมีอำนาจกักของใด ๆ ของผู้นั้นที่กำลังผ่านศุลกากรหรืออยู่ในความกำกับตรวจตราของศุลกากรด้วยประการใด ๆ จนกว่าจะได้ชำระเงินอากรที่ค้างให้ครบถ้วน และถ้ามิได้ชำระภายในสามสิบวันนับแต่วันที่กักของเช่นว่านั้น ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งให้นำของนั้นออกขายทอดตลาด และเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดนี้ ให้หักค่าอากรค้างชำระ ค่าอากรสำหรับของที่ขายทอดตลาด ค่าเก็บรักษา ค่าย้ายขน และค่าภาระติดพันอย่างอื่นอันค้างชำระแก่ศุลกากรเสียก่อน เหลือเท่าใดให้ใช้ค่าภาระติดพันต่าง ๆ อันสมควรจะได้แก่ผู้เก็บรักษา ถ้ายังมีเหลืออยู่อีกก็ให้จ่ายแก่ตัวแทนของเรือที่นำของที่ขายทอดตลาดเข้ามา เมื่อได้หักใช้เช่นนี้แล้วยังมีเงินเหลืออยู่อีกเท่าใดให้ตกเป็นของแผ่นดิน เว้นแต่เจ้าของจะได้เรียกร้องเอาภายในหกเดือนนับแต่วันขายทอดตลาด

---

[๓๐] มาตรา ๓๗ จตุทศ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๐) พ.ศ. ๒๕๔๘

[๓๑] มาตรา ๓๗ ปัญจทศ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๒๐) พ.ศ. ๒๕๔๘

[๓๒] มาตรา ๑๑๒ เบญจ เพิ่มโดยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๓๒๙ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๑๕

มาตรา ๑๑๕ ทวิ[๓๓] ในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่าได้มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัตินี้หรือบทกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งอธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีคำสั่งเป็นหนังสือให้เป็นผู้มีหน้าที่ตรวจสอบมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปในสถานที่ประกอบการของผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ตัวแทนของเรือ ตัวแทนของบุคคลดังกล่าว หรือบุคคลซึ่งเกี่ยวข้อง หรือสถานที่อื่นที่เกี่ยวข้องของบุคคลดังกล่าว ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตกหรือในเวลาทำการ ในการนี้ให้มีอำนาจสั่งบุคคลดังกล่าวหรือบุคคลที่อยู่ในสถานที่นั้นให้ปฏิบัติเท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบ

(๒) สอบถามข้อเท็จจริงหรือเรียกบัญชี เอกสาร หลักฐาน หรือข้อมูล ไม่ว่าในสื่อรูปแบบใด ๆ หรือสิ่งของอื่นที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด จากผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ตัวแทนของเรือ ตัวแทนของบุคคลดังกล่าว หรือบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือการส่งออก

(๓) ยึดหรืออายัดบัญชี เอกสาร หลักฐาน หรือข้อมูล ไม่ว่าในสื่อรูปแบบใด ๆ หรือสิ่งของอื่นที่อาจใช้พิสูจน์ความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือบทกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร

ผู้ใดขัดขวางหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของอธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามความในวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๑๕ ตรี[๓๔] ในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยหรือตรวจพบว่ามีการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือบทกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร เพื่อประโยชน์ในการไต่สวนเกี่ยวกับการกระทำความผิดนั้น ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก ตัวแทนของเรือ ตัวแทนของบุคคลดังกล่าวหรือบุคคลอื่นซึ่งเกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือการส่งออก ให้ถ้อยคำหรือแจ้งข้อเท็จจริงหรือทำคำชี้แจงเป็นหนังสือหรือสั่งให้บุคคลดังกล่าวส่งบัญชี เอกสาร หลักฐาน หรือข้อมูล ไม่ว่าในสื่อรูปแบบใด ๆ หรือสิ่งของอื่นที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดมาตรวจสอบ โดยให้เวลาแก่บุคคลดังกล่าวไม่น้อยกว่าเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

---

[๓๓] มาตรา ๑๑๕ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๗) พ.ศ. ๒๕๔๓

[๓๔] มาตรา ๑๑๕ ตรี เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๗) พ.ศ. ๒๕๔๓

มาตรา ๑๑๕ เบญจ[๓๕] ในการปฏิบัติหน้าที่ของอธิบดี ผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้บุคคลซึ่งเกี่ยวข้องอำนวยความสะดวกตามสมควร

ผู้ใดไม่อำนวยความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

มาตรา ๑๒๐ เมื่อใดบทพระราชบัญญัตินี้แตกต่างกับบทกฎหมายพระราชบัญญัติหรือประกาศอื่นที่ใช้อยู่ ณ บัดนี้ ท่านว่าในเรื่องอันเกี่ยวแก่ศุลกากรนั้น ให้ยกเอาบทพระราชบัญญัตินี้ขึ้นบังคับ และกฎหมายพระราชบัญญัติหรือประกาศใดซึ่งจะได้ให้ใช้ในภายหน้านั้น มิให้ถือว่าเพิกถอนจำกัดเปลี่ยนแปลงหรือถอนไปเสียซึ่งอำนาจและบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ เว้นไว้แต่ในกฎหมายพระราชบัญญัติหรือประกาศใหม่นั้น จะแสดงไว้โดยชัดแจ้งว่า มีประสงค์จะให้เป็นเช่นนั้น

มาตรา ๑๒๑ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การนำของเข้า และส่งของออก หรือการค้าอย่างใด ๆ ข้ามแดนแห่งพระราชอาณาจักร ทางบกเสมอกันกับการค้าทางทะเล และบทบัญญัติการบังคับ และโทษานุโทษทั้งปวงในพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้บังคับแก่การค้าข้ามแดนทางบกตามที่จะพึงใช้ได้โดยมิพักต้องคำนึงถึงถ้อยคำสำนวนซึ่งใช้ตามปรกติในทางการเรือและเมื่อใดมีความจำเป็นเพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ถ้อยคำสำนวนที่ใช้นั้นให้หมายความและกินความรวมไปถึงรถไฟ ล้อเลื่อน คนหาบหาม สัตว์บรรทุกอากาศยาน ด่านศุลกากร พรมแดน สนามบินที่กำหนดเป็นด่านภาษี การบรรทุกของลง การถ่ายของออก แล้วแต่กรณี หรือถ้อยคำสำนวนอื่นทำนองนี้ อันใช้อยู่ในการค้าทางบกหรือทางอากาศนั้น

มาตรา ๑๒๒[๓๖] ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังมีหน้าที่รักษาการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดวันหยุดและเวลาราชการศุลกากร กำหนดอัตราค่าธรรมเนียม ค่าภาระติดพัน ค่าใบอนุญาต ค่าแบบพิมพ์ ค่าเดินทาง และกิจการอื่น ๆ เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

ประกาศมา ณ วันที่ ๓๐ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๔๖๙
เป็นปีที่ ๒ ในรัชกาลปัจจุบันนี้

---

[๓๕] มาตรา ๑๑๕ เบญจ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๗) พ.ศ. ๒๕๔๓

[๓๖] มาตรา ๑๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๐) พุทธศักราช ๒๔๘๓

***พระราชบัญญัติเทียบตำแหน่งรัฐมนตรีกับตำแหน่งเสนาบดีแต่ก่อน พุทธศักราช ๒๔๗๕**[๓๗]

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัติและกฎหมายอื่นใด ซึ่งประกาศใช้อยู่ในเวลานี้ คำว่าเสนาบดี ให้อ่านเป็นรัฐมนตรี คำที่กล่าวถึงเสนาบดีกระทรวงใด ๆ ให้หมายความว่ารัฐมนตรีว่าการกระทรวงนั้น ๆ และคำว่า กฎเสนาบดี ให้อ่านเป็นกฎกระทรวง

พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๗) พุทธศักราช ๒๔๘๐[๓๘]

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่จะมีข้อความแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น

ฯลฯ ฯลฯ

"พนักงานหรือพนักงานศุลกากร" นอกจากพนักงานต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๖) พุทธศักราช ๒๔๗๙ แล้ว ให้หมายความรวมตลอดถึงพนักงานใด ๆ ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้กระทำการเป็นพนักงานศุลกากรด้วย

ฯลฯ ฯลฯ

พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๑๒) พุทธศักราช ๒๔๙๗[๓๙]

มาตรา ๑๐ ถ้าปรากฏว่า ผู้ใดมีสิ่งซึ่งต้องห้าม หรือสิ่งซึ่งมีเหตุอันควรสงสัยว่าเป็นสิ่งต้องกำกัด หรือเป็นสิ่งลักลอบหนีศุลกากรไว้ในครอบครอง ให้อธิบดี พนักงานศุลกากรผู้ได้รับแต่งตั้งเป็นพิเศษจากอธิบดี พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ มีอำนาจบันทึกข้อเท็จจริงที่ตนเองได้พบเห็น บันทึกนี้ถ้าเสนอต่อศาลในเมื่อมีการดำเนินคดี ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นความจริงตามข้อเท็จจริงที่จดแจ้งไว้ในบันทึกนั้น และผู้นั้นได้นำสิ่งนั้นเข้ามาโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือนำเข้ามาโดยการลักลอบหนีศุลกากร แล้วแต่กรณี เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

---

[๓๗] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๔๙/-/หน้า ๕๗๘/๒๕ ธันวาคม ๒๔๗๕

[๓๘] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๕๕/-/หน้า ๕๔/๒๕ เมษายน ๒๔๘๑

[๓๙] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๑/ตอนที่ ๑๕/หน้า ๓๕๗/๒ มีนาคม ๒๔๙๗

ให้นำบทบัญญัติในวรรคก่อนมาใช้บังคับแก่การกระทำผิดต่อกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการส่งออกไปนอก และการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าบางอย่าง และกฎหมายว่าด้วยการนำเงินตราต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักรด้วย

มาตรา ๑๒ เมื่อเห็นเป็นการสมควรกำหนดเขตท้องที่ใดเป็นเขตควบคุมศุลกากร ให้ประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตท้องที่นั้นเป็นเขตควบคุมศุลกากร

ภายในเขตควบคุมศุลกากร ให้บรรดาโรงเรือน หรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น ตกอยู่ในอำนาจการตรวจค้นของพนักงานศุลกากรตลอดไป ไม่ว่าในเวลากลางวันหรือกลางคืนโดยไม่ต้องมีหมายค้น แต่ในการใช้อำนาจดังกล่าวแต่ละคราว พนักงานศุลกากรต้องแสดงว่าตนมีเหตุอันสมควรที่จะใช้อำนาจนั้น และต้องแสดงบัตรประจำตัวว่าเป็นพนักงานศุลกากรด้วย

บรรดายานพาหนะซึ่งเข้าใน หรือออกไป หรือพักอยู่ในหรือผ่านเขตนั้น ตกอยู่ในอำนาจการตรวจค้นทำนองเดียวกัน

บรรดาบุคคลซึ่งสัญจรไปมาภายในเขตนั้นอยู่ในอำนาจการตรวจค้นทำนองเดียวกัน แต่ถ้ามีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลดังกล่าวนั้นได้กระทำผิดต่อกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และบุคคลนั้นไม่สามารถแสดงเหตุผลของตนให้เป็นที่พอใจของพนักงานศุลกากร พนักงานศุลกากรมีอำนาจจับได้โดยไม่ต้องมีหมายจับ แล้วนำส่งตำรวจเพื่อดำเนินการตามกฎหมาย

อำนาจการตรวจค้นของพนักงานศุลกากร เกี่ยวกับโรงเรือนหรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นในเวลากลางคืนจะต้องเป็นพนักงานศุลกากรผู้ได้รับแต่งตั้งเป็นพิเศษจากอธิบดี

มาตรา ๑๔ อธิบดีมีอำนาจประกาศระบุบริเวณพิเศษในเขตควบคุมศุลกากร ซึ่งจะต้องอยู่ภายในบังคับแห่งบทบัญญัติมาตรานี้ และให้มีแผนที่แสดงเขตของบริเวณดังกล่าวต่อท้ายประกาศนั้น การประกาศ ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ภายในบริเวณพิเศษนั้น ผู้ใดมีสินค้าเพื่อการค้าของตนหรือของผู้อื่น ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า สินค้านั้นเป็นสินค้าที่ยังไม่ได้ชำระค่าอากร เว้นแต่จะแสดงให้เป็นที่พอใจว่าได้ชำระอากรแล้ว

ห้ามมิให้ผู้ใดทำการขนสินค้าเข้าไป หรือออกมา หรือขนภายในบริเวณพิเศษนั้น เว้นแต่จะมีใบอนุญาตขนซึ่งพนักงานศุลกากรได้ออกให้ และต้องแสดงใบอนุญาตขนนั้นเมื่อพนักงานศุลกากรเรียกร้อง

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่
สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
เลขรับ ๔๑๗๔
วันที่ 24 ก.ย. 2557
เวลา ๑๕.๒๕ น.

ที่ นร ๐๕๐๓/ ๑๗๕๖๐

สำนักนายกรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๑ กันยายน ๒๕๕๗

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๔ ฉบับ

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้ จำนวน ๔ ฉบับ

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอ

๑. ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลรัษฎากร (ฉบับที่ . .) พ.ศ. . . . . (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖๓)

๒. ร่างพระราชบัญญัติกำหนดวิทยฐานะผู้สำเร็จวิชาการทหาร (ฉบับที่ . .) พ.ศ. . . . .

๓. ร่างพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อสร้างทางพิเศษสายเชื่อมระหว่างถนนวงแหวนอุตสาหกรรมกับทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ ในท้องที่อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. . . . . และ

๔. ร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ . .) พ.ศ. . . . . [(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement)]

จำนวน ๔ ฉบับ ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นเรื่องด่วน

จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว จำนวน ๔ ฉบับ พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาเป็นเรื่องด่วนต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

พลเอก

(ประยุทธ์ จันทร์โอชา)
นายกรัฐมนตรี

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๑๐๗/๕๗ วันที่ ๒๔ ก.ย. ๕๗
เวลา ๑๗.๕๐ น. ส่ง พรป.
สำนักการประชุม

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๑๕ /๒๕๕๗
วันที่ ๒๔ /ก.ย./๒๕๕๗
เวลา ๑๐.๐๑ น.
สำนักการประชุม

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๗ (อลิสา)
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..)
พ.ศ. ....

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ทางศุลกากรที่ใช้กับพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (เพิ่มหมวด ๔ จัตวา อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน มาตรา ๓๗ โสฬส มาตรา ๓๗ สัตตรส มาตรา ๓๗ อัฏฐารส มาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ มาตรา ๓๗ วีสติ และมาตรา ๓๗ เอกวีสติ)

เหตุผล

เนื่องจากได้มีการทำความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน เพื่อวางกรอบความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีตามความตกลงในการดำเนินพิธีการในการขนส่งข้ามพรมแดนร่วมกันและพร้อมกันในพื้นที่เดียวกัน แต่การดำเนินพิธีการศุลกากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรยังไม่ครอบคลุมถึงการดำเนินพิธีการศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ดังนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ อำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน และเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงดังกล่าว สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยศุลกากรเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ในการดำเนินพิธีการศุลกากรในพื้นที่ดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง
พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..)
พ.ศ. ....

.....
.....
.....

.....
.....

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

.....
.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...."

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๔ จัตวา อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน มาตรา ๓๗ โสฬส มาตรา ๓๗ สัตตรส มาตรา ๓๗ อัฏฐารส มาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ มาตรา ๓๗ วีสติ และมาตรา ๓๗ เอกวีสติ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙

"หมวด ๔ จัตวา
อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

มาตรา ๓๗ โสฬส ในหมวดนี้

"พื้นที่ควบคุมร่วมกัน" หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันตามกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน

"ความตกลง" หมายความว่า ความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน

มาตรา ๓๗ สัตตรส ให้กรมศุลกากรมีอำนาจทางศุลกากรทั้งปวงในพื้นที่ควบคุมร่วมกันเช่นเดียวกับในเขตศุลกากร

มาตรา ๓๗ อัฏฐารส การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร ให้ถือว่าเป็นการปฏิบัติหน้าที่ในราชอาณาจักร

มาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายไทย ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

(๒) ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลงและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงร้องขอ ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวไปยังประเทศภาคีตามความตกลง

(๓) ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลง ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายไทย และเมื่อดำเนินการเสร็จแล้ว ให้รายงานผลการดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงทราบ และถ้าเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงร้องขอ พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยจะส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวไปยังประเทศภาคีตามความตกลงเมื่อได้มีการดำเนินการตามกฎหมายไทยเสร็จแล้วก็ได้

มาตรา ๓๗ วีสติ การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลง ให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวมายังราชอาณาจักร เพื่อดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรต่อไป

การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยจะร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวมายังราชอาณาจักร เพื่อดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรก็ได้

มาตรา ๓๗ เอกวีสติ ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดระเบียบและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน”

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....

นายกรัฐมนตรี

บันทึกวิเคราะห์สรุป
สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....
(ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement))

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (ว่าด้วยการอนุวัติการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement)) ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

เนื่องจากได้มีการทำความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน เพื่อวางกรอบความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีตามความตกลงในการดำเนินพิธีการในการขนส่งข้ามพรมแดนร่วมกันและพร้อมกันในพื้นที่เดียวกัน แต่การดำเนินพิธีการศุลกากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรยังไม่ครอบคลุมถึงการดำเนินพิธีการศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ดังนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ อำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน และเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงดังกล่าว สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยศุลกากรเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ในการดำเนินพิธีการศุลกากรในพื้นที่ดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัตินี้มีเนื้อหาเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช ๒๔๖๙ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ทางศุลกากรที่ใช้กับพื้นที่ควบคุมร่วมกันตามความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (The GMS Agreement) และความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่อาจจัดทำขึ้นในอนาคตโดยเพิ่มหมวด ๔ จัตวา อำนาจทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (มาตรา ๓๗ โสฬส ถึงมาตรา ๓๗ เอกวีสติ) ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

๒.๑ กำหนดบทนิยามคำว่า "พื้นที่ควบคุมร่วมกัน" ให้หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันตามกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน และคำว่า "ความตกลง" ให้หมายความว่า ความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน (มาตรา ๓๗ โสฬส)

๒.๒ กำหนดให้กรมศุลกากรมีอำนาจในทางศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันเช่นเดียวกับในเขตศุลกากร (มาตรา ๓๗ สัตตรส)

๒.๓ กำหนดให้การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรถือเป็นการปฏิบัติงานในราชอาณาจักร (มาตรา ๓๗ อัฏฐารส)

๒.๔ กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่พนักงานศุลกากรตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรและนอกราชอาณาจักร ดังนี้

๒.๔.๑ กรณีการกระทำความผิดที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร หากเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายไทย ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายต่อไป แต่หากเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของประเทศภาคีและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีนั้นร้องขอ ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีตามความตกลง และถ้าเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายไทยให้แล้วเสร็จก่อน แล้วรายงานผลการดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีทราบ รวมทั้งอาจส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีในกรณีที่มีการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีนั้น (มาตรา ๓๗ เอกูนวีสติ)

๒.๔.๒ กรณีการกระทำความผิดที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร หากเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของประเทศไทยเท่านั้น ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยมีหน้าที่ต้องร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะที่ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับมายังราชอาณาจักรเพื่อดำเนินการตามกฎหมายไทย แต่ถ้าเป็นการกระทำผิดตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ พนักงานศุลกากรมีดุลพินิจในการพิจารณาว่าจะดำเนินการร้องขอให้มีการส่งบุคคลและสิ่งดังกล่าวกลับมาเพื่อดำเนินการตามกฎหมายไทยหรือไม่ก็ได้ (มาตรา ๓๗ วีสติ)

๒.๕ กำหนดให้อธิบดีกรมศุลกากรมีอำนาจกำหนดระเบียบและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (มาตรา ๓๗ เอกวีสติ)

"การตราพระราชบัญญัติของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ"

"พระมหากษัตริย์ทรงตราพระราชบัญญัติโดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติจะเสนอได้ก็แต่โดยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติร่วมกันจำนวนไม่น้อยกว่ายี่สิบห้าคน หรือคณะรัฐมนตรี หรือสภาปฏิรูปแห่งชาติตามมาตรา ๓๑ วรรคสอง แต่ร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวด้วยกับการเงินจะเสนอได้ก็แต่โดยคณะรัฐมนตรี

ร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวด้วยการเงินตามวรรคสอง หมายความถึงร่างพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับการตั้งขึ้น ยกเลิก ลด เปลี่ยนแปลง แก้ไข ผ่อน หรือวางระเบียบการบังคับอันเกี่ยวกับภาษีหรืออากร การจัดสรร รับ รักษา หรือจ่ายเงินแผ่นดิน หรือการโอนงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน การกู้เงิน การค้ำประกัน หรือการใช้เงินกู้ หรือการดำเนินการที่ผูกพันทรัพย์สินของรัฐ หรือเงินตรา

ในกรณีเป็นที่สงสัยว่าร่างพระราชบัญญัติที่เสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวด้วยการเงินหรือไม่ ให้ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นผู้วินิจฉัย

ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติหรือสภาปฏิรูปแห่งชาตินั้น คณะรัฐมนตรีอาจขอรับไปพิจารณาก่อนสภานิติบัญญัติแห่งชาติจะรับหลักการก็ได้

การตราพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญให้กระทำได้โดยวิธีการที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ แต่การเสนอร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ให้กระทำโดยคณะรัฐมนตรีหรือผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญนั้น"

(บทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗, มาตรา ๑๔)

พิมพ์ที่ สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๕๖๑, ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๑-๒, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๖