



# CPMU news

CUSTOMS POLICY MONITORING UNIT

สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์

- ทำอากาศยานในศตวรรษที่ ๒๑ กับความท้าทายที่ศุลกากรต้องรับมือ
- หลักการจัดเก็บภาษีของสหรัฐอเมริกาสำหรับของติดตัวผู้โดยสารสินค้าปลอดอากร และของข่วย





## บรรณาธิการที่ปรึกษา

นายนิติ วิทยาเต็ม

อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร)

นายเทิดศักดิ์ สุวรรณภณี

อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร)

นายภิสสรณ์รัฐ นิลพันธ์

เลขาธิการเอก (ฝ่ายศุลกากร)

## กองบรรณาธิการ

นายนำโชค ศติกรวงศ์

เจ้าหน้าที่โครงการ

Customs Policy Monitoring Unit

## จัดทำโดย

สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร

ประจำสถานเอกอัครราชทูตไทย

ณ กรุงบรัสเซลส์

## Office of Customs Affairs

Royal Thai Embassy to Belgium,

Luxembourg and Mission to the EU

Dreuve du Rembucher 89, 1170

Watermael-Boitsfort

Tel. +32 2 660 5759

Fax. +32 2 675 2649

<http://brussels.customs.go.th>

Email: [thai-customs@skynet.be](mailto:thai-customs@skynet.be)



## ❖ สวัสดีครับ ท่านผู้อ่าน

เทคโนโลยีการบินและเทคโนโลยีบริหารจัดการชายแดนที่ก้าวหน้าอย่างไม่หยุดยั้ง ปริมาณผู้โดยสารที่ทำอากาศยานที่เพิ่มขึ้นมหาศาลในแต่ละปี ภัยและความเสี่ยงใหม่ ๆ ที่เพิ่มความซับซ้อน เป็นทั้งข้อท้าทายและโอกาสสำคัญที่ศุลกากรต้องเผชิญและใช้ให้เกิดประโยชน์ในศตวรรษที่ ๒๑

ศุลกากรประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกต่างตอบสนองต่อข้อท้าทายต่าง ๆ ในการควบคุม ผู้โดยสารด้วยวิธีที่แตกต่างกันออกไป เนื่องจากศุลกากรแต่ละประเทศมีภารกิจหลักที่ไม่เหมือนกัน ศุลกากรบางประเทศมีหน้าที่ด้านการตรวจคนเข้าเมืองเป็นหลัก ในขณะที่ศุลกากรบางประเทศมุ่งเน้นไปที่การเคลื่อนย้ายสินค้า นอกจากนี้ ศุลกากรบางประเทศเผชิญกับข้อจำกัดด้านทรัพยากรบุคคลและเทคโนโลยี อันส่งผลกระทบต่อวิธีการที่ศุลกากรเหล่านี้สามารถเลือกใช้ในการบริหารจัดการชายแดน

ในบริบทดังกล่าว ศุลกากรควรเตรียมตัวรับมือกับข้อท้าทายเหล่านั้นอย่างไร?

ในจดหมายข่าวฉบับนี้ พวกเราขอเสนอข้อเสนอของศุลกากรนิวซีแลนด์ต่อ คณะกรรมาธิการด้านนโยบายขององค์การศุลกากรโลก (Policy Commission) โครงการริเริ่มของร่วมกันระหว่างสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (ACI) เกี่ยวกับประเด็นดังกล่าว รวมทั้งหลักการและมาตรการการปฏิบัติ ภาษีสัมภาระผู้โดยสารของศุลกากรสหรัฐอเมริกาครับ

## นิติ วิทยาเต็ม



# สารบัญ

การควบคุมผู้โดยสารที่ทำอากาศยานในศตวรรษที่ ๒๑: ข้อท้าทายและโอกาสจากมุมมองศุลกากรนิวซีแลนด์ (๑).....๑	
การควบคุมผู้โดยสารที่ทำอากาศยานในศตวรรษที่ ๒๑: ข้อท้าทายและโอกาสจากมุมมองศุลกากรนิวซีแลนด์ (๒).....๔	
หลักการยกเว้นภาษีในเบื้องต้นของศุลกากรสหรัฐอเมริกาสำหรับ	
ของติดตัวผู้โดยสารที่ได้รับหรือซื้อมาจากต่างประเทศ.....๗	
ข้อยกเว้นภาษีประเภทต่าง ๆ สำหรับผู้โดยสารที่มีถิ่นพำนักในสหรัฐอเมริกา.....๙	
นโยบายของสหรัฐอเมริกาในการจัดเก็บภาษีสินค้าปลอดภาษี ของขวัญ และของใช้ในครัวเรือน.....๑๒	
WCO เข้าร่วมการประชุม Global Anti-Corruption & Integrity Forum ของ OECD.....๑๔	
WCO เปิดตัวคู่มือความร่วมมือระหว่างศุลกากรและตำรวจ.....๑๕	
คณะทำงานด้านการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เสร็จสิ้นการจัดทำ	
ร่างกรอบมาตรฐานการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศ.....๑๖	
WCO และศุลกากรเกาหลีจัดการฝึกอบรมการเพิ่มขีดความสามารถ	
ห้องปฏิบัติการวิทยาศาสตร์ทางศุลกากร.....๑๗	
งานเลี้ยงรับรอง Dr. Kunio Mikuriya.....๑๘	
Seafood Global Expo 2018.....๑๙	
การประชุม Technical Experts Group on Air Cargo Security ครั้งที่ ๑๒.....๒๐	



## การควบคุมผู้โดยสารที่ทำอากาศยาน ในศตวรรษที่ ๒๑: ข้อท้าทายและโอกาสจากมุมมอง ศุลกากรนิวซีแลนด์ (๑)



เพื่อควบคุมตรวจสอบผู้โดยสาร องค์การศุลกากรโลก (WCO) ร่วมกับองค์กรอื่น ๆ เช่น สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ร่วมมือกันสนับสนุนการใช้ข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า (Advanced Passenger Information: API) และระบบบันทึกชื่อผู้โดยสาร (Passenger Name Record: PNR) เพื่ออำนวยความสะดวกการเดินทางและระบุความเสี่ยง นอกจากนี้ WCO ยังได้สนับสนุนแนวคิดการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBM) เพื่อช่วยเหลือสมาชิกในการเผชิญหน้ากับข้อท้าทายในการควบคุมชายแดนอย่างใดก็ตาม ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า จะมีข้อท้าทายใหม่ ๆ ที่ต้องร่วมกันรับมือได้แก่ ๑) เทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และ ๒) ความเสี่ยงใหม่ ๆ ที่มีความซับซ้อน โดยในบทความนี้จะกล่าวถึงเทคโนโลยีการคมนาคมทางอากาศและการบริหารจัดการชายแดน ก่อนจะกล่าวถึงความเสี่ยงในบทความต่อไป

เป็นที่คาดการณ์ว่าผู้โดยสารระหว่างประเทศส่วนใหญ่จะเดินทางทางอากาศ ซึ่งจะต้องพบกับการบริหารจัดการชายแดนและความปลอดภัยที่ก้าวหน้าสูงสุด เพราะเทคโนโลยีและท่าอากาศยานรูปแบบใหม่ๆ ปัจจัยดังกล่าวจะก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงที่สำคัญต่อปฏิสัมพันธ์ระหว่างศุลกากรและผู้โดยสาร โดยการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญมีดังนี้

๑. ท่าอากาศยานจะมี “การบริการตนเอง” (self-service) มากขึ้น การเช็คอินไม่จำเป็นต้องทำที่ท่าอากาศยานอีกต่อไป (decentralized) โดยสามารถเช็คอินผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้ บัตรโดยสารและบัตรที่นั่ง (boarding pass) จะไม่จำเป็น และการโหลดสัมภาระจะสามารถทำได้นอกท่าอากาศยาน เช่น ที่โรงแรม หรือพื้นที่อื่น ๆ ภายในอาคารผู้โดยสาร โดยไม่จำกัดอยู่ที่โถงผู้โดยสารขาออก

๒. หน่วยงานรัฐและเอกชนเห็นพ้องกันว่า การตรวจสอบผู้โดยสารและสัมภาระแบบเดิมจะเปลี่ยนเป็น Smart Security<sup>๑</sup> เพื่อยกระดับความมั่นคงปลอดภัย อำนวยความสะดวกผู้โดยสาร

<sup>๑</sup> Smart Security เป็นโครงการริเริ่มร่วมกันระหว่างสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และสภาสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (ACI) เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถผ่านจุดตรวจสอบโดยได้รับ

ความสะดวกมากที่สุด โดยใช้การควบคุมตรวจสอบพื้นฐานของความเสี่ยง พร้อมกับติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าอากาศยานที่เหมาะสมตั้งแต่จุดตรวจสอบไปจนถึงเขตการบิน (airside) รายละเอียด



และเพิ่มประสิทธิภาพระดับปฏิบัติการ โดยลักษณะเด่นมีดังนี้

๒.๑ ขั้นตอนการตรวจสอบจะลดความยุ่งยากลงด้วยการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่และการตรวจสอบก่อนผ่านพิธีการ (preclearance services) แทนการตรวจสอบผู้โดยสารทั้งหมดทางกายภาพที่จุดตรวจสอบจุดเดียว กล่าวคือ ขั้นตอนการตรวจสอบจะแบ่งออกเป็นหลายชั้น ใช้วิธีอัตโนมัติ ใช้การคัดแยก และมีความรวดเร็วขึ้น เทคโนโลยีการบริหารจัดการการเข้าแถวคอย (queuing technology) และการติดตามตำแหน่งภายในอาคาร (indoor location tracking) จะช่วยให้เจ้าหน้าที่ทำอากาศยานและเจ้าหน้าที่ชายแดนตรวจพบจุดที่มีผู้โดยสารหนาแน่นและเพิ่มความรวดเร็วในการผ่านจุดตรวจสอบ นอกจากนี้ จะมีการใช้วิธีการตรวจสอบที่

ไม่ทำให้ผู้โดยสารต้องล่าช้า (unobtrusive) ตรวจสอบร่องข้อมูลชีวภาพ (biometric pre-screening) และใช้วิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งการใช้เครื่องตรวจจับกลิ่นอัตโนมัติเพื่อหาสารอันตรายในขณะที่ผู้โดยสารเดินผ่านช่องทางเดินรักษาความปลอดภัย (walkable security lanes) ได้เอง แทนการตรวจสอบทางกายภาพที่จุดตรวจสอบอย่างที่ผ่านมา

๒.๒ การแยกย่อยข้อมูลความเสี่ยงโดยอาศัยอัลกอริทึม (algorithm) ตรวจสอบจะรวมถึงการรวบรวมและประเมินข้อมูล เช่น การจดจำใบหน้าและการสแกนสัมภาระ จะช่วยลดปริมาณเจ้าหน้าที่หน้างาน และด้วยเหตุนี้ กำลังเจ้าหน้าที่ที่ชายแดนในอนาคตจะมุ่งเน้นไปที่บุคลากรที่ชำนาญการประเมินความเสี่ยงและข้อมูลข่าวกรอง แทนการเพิ่มเจ้าหน้าที่หน้างาน (ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ที่มีสัญชาติภูมิลำเนาในการระบุ



Credit: BBC

เพิ่มเติมที่

<http://www.iata.org/whatwedo/security/Documents/smart-security-brochure.pdf>

ความเสี่ยงที่อัลกอริทึมอาจมองข้ามไปยังคงมีความจำเป็นอยู่)

๓. การเคลื่อนย้ายผู้โดยสารผ่านท่าอากาศยานขึ้นอยู่กับทิศทางการพัฒนาการบินในระดับโลกด้วยที่ผ่านมา สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ได้รายงาน Vision ๒๐๕๐<sup>๒</sup> เพื่อเจาะลึก “ยุคทองสำหรับการบินยุคถัดไป” กล่าวคือ ในทศวรรษที่กำลังจะมาถึง ปริมาณอากาศยานพลเรือนรุ่นใหม่ทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็กที่มีน้ำหนักเบาและมีประสิทธิภาพมากขึ้น จะช่วยให้ขั้นตอนขนถ่ายผู้โดยสารขึ้นและลงจากเครื่องทำได้รวดเร็วขึ้น นอกจากนี้ การเดินทางโดยใช้ดาวเทียมและการควบคุมการสัญจรทางอากาศจะทำให้การกำหนดเส้นทางสัญจรมีประสิทธิภาพยิ่งยวด และลดระยะห่างขั้นต่ำในเส้นทางที่มีการสัญจรทางอากาศคับคั่ง

จากสถานการณ์ดังกล่าว สามารถคาดการณ์ได้ว่า ในอนาคตอันใกล้นี้ หน่วยงานที่ชายแดนจะต้องบริหาร

จัดการผู้โดยสารที่มีปริมาณมากขึ้นด้วยความรวดเร็วและถี่ขึ้นโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่อลดความหนาแน่นของผู้โดยสารที่จุดตรวจสอบทางกายภาพ ในกรณีนี้ เทคโนโลยีจะช่วยให้การบริหารจัดการมีประสิทธิภาพ ด้วยการทำให้ขั้นตอนต่าง ๆ สามารถกระทำได้โดยอัตโนมัติเพิ่มมากขึ้น และช่วยให้การระบุเป้าหมายมีความแม่นยำมากขึ้น

แม้ว่า เทคโนโลยีเพียงสามารถช่วยเรื่องระบบอัตโนมัติ ความปลอดภัย และประสิทธิภาพ แต่ก็ไม่ใช่คำตอบสุดท้าย เนื่องจากการบริหารจัดการผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานในอนาคตยังต้องอาศัยกระบวนการและรูปแบบการปฏิบัติการที่ถูกต้องเหมาะสมทั้งนี้ เพราะความเสี่ยงจะมีข้อท้าทายใหม่ ๆ และซับซ้อนขึ้นเรื่อย ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับข้อมูลนั้นยังคงมีประเด็นปัญหามุ่งสนใจที่ต้องพิจารณา ดังจะกล่าวในบทความต่อไป

### อ้างอิง

New Zealand Customs. *Airport Passenger Controls in the ๒๑<sup>st</sup> Century Context: Challenges and Opportunities from a Customs Perspective – Paper by New Zealand*. WCO Policy Commission ๗๗<sup>th</sup> Session. ๘ June ๒๐๑๗. PP. ๕-๗.

IATA. Smart Security. <http://www.iata.org/whatwedo/security/Documents/smart-security-brochure.pdf>. Accessed ๒๐ April ๒๐๑๘.

<sup>๒</sup> รายละเอียดเพิ่มเติม

[http://www.iata.org/pressroom/facts\\_figures/Documents/vision-๒๐๕๐.pdf](http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/Documents/vision-๒๐๕๐.pdf)

## การควบคุมผู้โดยสารที่ท่าอากาศยาน ในศตวรรษที่ ๒๑: ข้อท้าทายและโอกาสจากมุมมอง ศุลกากรนิวซีแลนด์ (๒)



แม้ท่าอากาศยานในอนาคตจะมีเทคโนโลยีบริหารจัดการที่ทันสมัย แต่ไม่อาจขจัดความเสี่ยงให้หมดสิ้นไปได้ ความเสี่ยงจะยังคงมีอยู่และมีความซับซ้อนและพลวัตเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในยุคโลกาภิวัตน์ที่อำนวยความสะดวกและการค้า และรวมทั้งอาชญากรรมข้ามชาติ การลักลอบค้าสิ่งผิดกฎหมาย และการฟอกเงินนอกจากนี้ สงคราม ปัญหาสิ่งแวดล้อม และการล่มสลายของรัฐ จะก่อให้เกิดการอพยพของผู้คนที่ผิดปกติ และการก่อการร้ายยังคงเป็นภัยที่สำคัญต่อความมั่นคงระหว่างประเทศ และจะทวีความรุนแรง และลุกลามแพร่ขยายไปทั่วโลก การใช้เอกสารเดินทางปลอมโดยผู้กระทำความผิด เหลือผู้ลี้ภัย ผู้อพยพ หรือผู้ก่อการร้ายเป็นอุปสรรคในการระบุอัตลักษณ์ บริบทความเสี่ยงดังกล่าวทั้งหมดเป็นข้อท้าทายสำหรับการควบคุมผู้โดยสารที่ชายแดนในปัจจุบันและในอนาคต ในกรณีนี้ ศุลกากรสามารถยกระดับการควบคุมผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานได้

ทั้งเพื่อวัตถุประสงค์ด้านความมั่นคง การจัดเก็บภาษี และการจัดการสินค้าผิดกฎหมาย โดยอาศัยข้อมูลและวิธีการบริหารจัดการแบบองค์รวม

ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จะเป็นกุญแจสำคัญในการควบคุมผู้โดยสารในอนาคต แต่ยังคงมีข้อท้าทายหลายประการ ดังนี้

๑. ในปัจจุบัน มีเพียงไม่กี่ประเทศที่ใช้ข้อมูล API<sup>๑</sup> และประเทศที่ใช้ PNR<sup>๒</sup> มีน้อยยิ่งกว่านั้น
๒. การกำหนดมาตรฐานข้อมูลให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันยังคงเป็นประเด็นสำคัญสำหรับภาครัฐและภาคเอกชน แม้ว่าจะมีบรรทัดฐานสากล เช่น ICAO PNR guidelines แต่ในทางปฏิบัติยังคงมีข้อท้าทายหลายประการที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานและคุณภาพข้อมูล โดยข้อกำหนดเกี่ยวกับข้อมูลที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศก่อให้เกิดต้นทุนสูงในการปรับเปลี่ยนให้

<sup>๑</sup> API เป็นข้อมูลจากหนังสือเดินทางและเอกสารเดินทางอื่น ๆ เช่น วีซ่า รวมทั้งข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับเที่ยวบิน โดยเป็นข้อมูลที่เก็บรวบรวมขณะเช็คอินและส่งต่อไปยังหน่วยงานที่ชายแดน เพื่อวัตถุประสงค์ในการระบุอัตลักษณ์

<sup>๒</sup> PNR เป็นข้อมูลที่สายการบินเก็บรวบรวมเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ แต่หน่วยงานที่ชายแดนอาจใช้ประโยชน์ได้ในการประเมินความเสี่ยง โดยอาศัยข้อมูลข่าวกรองก่อนการเดินทาง

เป็นไปในแนวเดียวกันทั้งสำหรับภาคเอกชนและหน่วยงานที่ควบคุมชายแดนที่ต้องใช้ทรัพยากรในการจัดฟอร์แมตข้อมูลแทนการนำไปใช้ในการวิเคราะห์ความเสี่ยง ด้วยเหตุนี้ การจัดตั้งชุดข้อมูลที่สอดคล้องกันในระดับสากลจึงมีความสำคัญยิ่งในการควบคุมผู้โดยสารที่มีประสิทธิภาพ

๓. กรอบกฎหมายและขั้นตอนในการจัดการการใช้และจัดเก็บข้อมูล API/PNR และข้อมูลอื่น ๆ จะยังคงเป็นประเด็นสำคัญที่มีความอ่อนไหว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้ข้อมูล PNR ในการบังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดเก็บเพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า

๔. ประเด็นข้อมูลไม่ใช่เรื่องทางเทคนิคเท่านั้น แต่ยังเกี่ยวข้องกับความคาดหวังของประชาชนด้วย โดยเฉพาะในบริบทที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลจำนวนมาก แต่ไม่ได้นำไปสู่การอำนวยความสะดวกในการผ่านจุดตรวจที่ท่าอากาศยาน

๕. การแก้ปัญหาที่ยั่งยืน ต้องอาศัยความร่วมมือในระดับระหว่างประเทศที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีความจำเป็นต้องใช้วิธีการเดียวกันที่ช่วยให้หน่วยงานที่ชายแดนจากทั่วโลกสามารถสื่อสารเข้าใจกันได้ในการระบุและจัดการ

ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนี้ ยังต้องมีความร่วมมือกับภาคเอกชนในการบริหารจัดการการเคลื่อนไหวของข้อมูลแบบ push-pull<sup>๓</sup> โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางทางอากาศ อันจะช่วยให้การวิเคราะห์และจัดเก็บประวัติความเสี่ยงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นกิจจะลักษณะ และเป็นองค์รวม ทั้งนี้ ยังคงมีประเด็นสำคัญว่า ภาครัฐหรือภาคเอกชนควรเป็นเจ้าของข้อมูล และใครเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบ

๖. คุณภาพข้อมูลขึ้นอยู่กับคุณภาพของห่วงโซ่การเดินทางทั้งหมด โดยเริ่มต้นจากกระบวนการออกเอกสารเดินทาง นอกจากนี้ การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวกรองจะช่วยเพิ่มมูลค่าให้กับการแลกเปลี่ยนข้อมูล

๗. ประเด็นสำคัญอีกประการหนึ่งในการแลกเปลี่ยนข้อมูล คือ หน่วยงานใดควรมีสิทธิเข้าถึงข้อมูล กรณีส่วนใหญ่ ตำรวจมักเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจในการรับข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้าทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น Advance Passenger Processing (APP)<sup>๔</sup> และ API/PNR สถานการณ์ดังกล่าวมีนัยยะสำคัญต่อศุลกากรซึ่งไม่ใช่หน่วยงานที่มีหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองโดยตรง และอาจไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลเพื่อนำมาระบุเป้าหมายได้

<sup>๓</sup> push data flow เป็นการเคลื่อนไหวข้อมูลโดยเริ่มจากภาคเอกชนจัดเก็บรวบรวมข้อมูลแล้วป้อนออกสู่ช่องทางต่าง ๆ ในขณะที่ pull data flow เริ่มจากการคำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้ข้อมูลแล้วจึงนำมาใช้ในการพิจารณาเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อตอบสนองความต้องการนั้น

<sup>๔</sup> เป็นระบบของนิวซีแลนด์และออสเตรเลียที่กำหนดให้สายการบินต้องป้อนข้อมูลผู้โดยสารและลูกเรือลงในระบบก่อนเดินทางมาถึงและออกจากประเทศ



๘. ข้อมูลชีวภาพ (biometrics) จะมีบทบาทสำคัญยิ่งขึ้นในทศวรรษหน้า เดิมที ข้อมูลชีวภาพมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความรัดกุมให้กับเอกสารและเพื่อระบุอัตลักษณ์ของผู้เดินทาง แต่จากนี้ไป หนังสือเดินทางชีวภาพ (biometric passport) จะนำไปสู่การผ่านพิธีการที่ชายแดนโดยอัตโนมัติ โดยข้อมูลที่อยู่ในหนังสือเดินทางอิเล็กทรอนิกส์จะทำหน้าที่ติดตามผู้โดยสารไปตลอดการเดินทางและสามารถยืนยันได้ด้วยเทคโนโลยีจดจำใบหน้า (show once, use multiple times) อันจะช่วยลดการตรวจสอบทางเอกสารและทางกายภาพหลายครั้ง ด้วยเหตุนี้ในอนาคต การควบคุมที่ชายแดนจะมีปฏิสัมพันธ์กับผู้โดยสารลดลง (contactless) และมีความเป็นไปได้ที่ข้อมูลในหนังสือเดินทางจะบรรจุอยู่ในเทคโนโลยีคลาวด์ (cloud passport) และไม่มี ความจำเป็นต้องใช้เอกสารอีกต่อไปที่พรมแดนบางแห่ง

อย่างไรก็ตาม ข้อมูลและเทคโนโลยียังคงต้องอาศัยกระบวนการบริหารจัดการชายแดนที่มีประสิทธิภาพและเป็นองค์รวมโดยอาศัยผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ทั้งหน่วยงานที่ชายแดน เจ้าของโครงสร้างพื้นฐาน ผู้ขนส่งและผู้ขายเทคโนโลยี เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร และมุ่งเน้นการใช้ทรัพยากรไปที่

### อ้างอิง

New Zealand Customs. *Airport Passenger Controls in the 21<sup>st</sup> Century Context: Challenges and Opportunities from a Customs Perspective – Paper by New Zealand*. WCO Policy Commission 77<sup>th</sup> Session. 8 June 2017. PP. 8-13.

การบริหารจัดการความเสี่ยงและข้อมูลข่าวกรอง ทั้งนี้ความร่วมมืออย่างใกล้ชิดและความไว้วางใจระหว่างผู้เกี่ยวข้องซึ่งมีความสำคัญยิ่งต่อการบริหารจัดการชายแดนแบบองค์รวม โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากหน่วยงานต่าง ๆ สามารถเข้าถึงข้อมูลชุดเดียวกัน เช่น ผ่านระบบหรือเครื่องมือกลั่นกรองเบื้องต้นร่วมกัน จะช่วยส่งเสริมความร่วมมือระหว่างองค์กร รวมทั้งช่วยลดต้นทุนและความซ้ำซ้อนต่าง ๆ ด้วย

ในยุคที่ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นพร้อมกับข้อท้าทายใหม่ ๆ ที่มีความซับซ้อนกว่าเดิม วิธีการบริหารจัดการชายแดนรูปแบบใหม่เป็นสิ่งที่จำเป็น เพื่อทั้งประโยชน์ด้านความมั่นคง การบังคับใช้กฎหมาย และการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่ถูกกฎหมายโดยมีการแทรกแซงน้อยที่สุด ทั้งนี้ ไม่ว่าศุลกากรแต่ละประเทศจะมีภารกิจหลักที่แตกต่างกันออกไปก็ตาม แต่ศุลกากรยังคงเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการบริหารจัดการชายแดน ด้วยความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศที่ไม่มีหน่วยงานอื่นใดเสมอเหมือน และเทคนิคการระบุเป้าหมายความเสี่ยงที่ช่วยในการบริหารจัดการการเคลื่อนย้ายบุคคลที่ชายแดน

## หลักการยกเว้นภาษีในเบื้องต้นของศุลกากรสหรัฐอเมริกา สำหรับของติดตัวผู้โดยสารที่ได้รับหรือซื้อมาจากต่างประเทศ

ศุลกากรสหรัฐอเมริกามีนโยบายยกเว้นภาษีสินค้าติดตัวผู้โดยสารที่ได้รับหรือซื้อมาจากต่างประเทศที่มีมูลค่าไม่เกิน ๑๐๐, ๒๐๐, ๘๐๐ หรือ ๑,๖๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ ขึ้นอยู่กับสถานะพำนักของผู้โดยสารประเทศต้นทาง ระยะเวลาพำนัก ประเภทสินค้าที่ซื้อหรือได้รับ ถิ่นกำเนิดของสินค้า และมูลค่าของสินค้า ในบทความนี้ จะขอกกล่าวถึงหลักการทั่วไปในเบื้องต้น ก่อนที่จะกล่าวในรายละเอียดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การยกเว้นภาษีสำหรับผู้ที่มีถิ่นที่อยู่ในสหรัฐอเมริกา ในบทความต่อไป

### ผู้ที่ไม่มีถิ่นที่อยู่ (non-resident)

ในกรณีที่เข้ามาในสหรัฐอเมริกาเป็นระยะเวลาอย่างน้อย ๗๒ ชั่วโมง จะได้รับยกเว้นภาษี

หากของขัญมูลค่าไม่เกิน ๑๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ สิทธิดังกล่าวสามารถใช้ใน ๑ ครั้ง ในระยะเวลา ๖ เดือน และสามารถรวมชิการ์ ๑๐๐ มวน เข้าไว้ในมูลค่าที่ได้รับยกเว้นได้ แต่ไม่สามารถรวมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้

ทั้งนี้ สมาชิกในครอบครัวไม่สามารถนำมูลค่าที่ได้รับยกเว้นมารวมกันได้ เช่น สามีและภรรยานำของขัญ ๑ ชิ้น มูลค่า ๒๐๐ ดอลลาร์ เข้ามาให้เพื่อนในสหรัฐฯ ในกรณีนี้ สามีหรือภรรยาคนใดคนหนึ่งเท่านั้นที่สามารถใช้สิทธิยกเว้นภาษีสำหรับมูลค่า ๑๐๐ ดอลลาร์ได้ ส่วนอีก ๑๐๐ ดอลลาร์ที่เหลือ ต้องเสียภาษีในอัตราร้อยละ ๓ ในกรณีทั่วไป อย่างไรก็ตาม สามี

และภรรยาสามารถนำของขัญติดตัวเข้ามาคนละ ๑ ชิ้น ชิ้นละไม่เกิน ๑๐๐ ดอลลาร์ โดยไม่เสียภาษีได้ ทั้งนี้ เป็นไปตามข้อกำหนดอื่น ๆ ของศุลกากรด้วย

ส่วนในกรณีที่นำสินค้าเข้ามาจำหน่าย โดยหลักแล้วต้องเสียภาษี เว้นแต่ได้รับสิทธิตามความตกลงการค้าระหว่างประเทศ เช่น ระบบสิทธิพิเศษทางภาษี (GSP) ความตกลงการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (NAFTA)

เป็นต้น ในกรณีดังกล่าว มีความเป็นไปได้สูงที่ต้องผ่านพิธีการศุลกากร และควรใช้

บริการตัวแทนออกของ

นอกจากนี้ ผู้โดยสารสามารถนำของใช้ส่วนตัวและของใช้ในครัวเรือนเข้ามาได้โดยไม่เสียภาษี หากอยู่ในความครอบครองเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๑ ปี

### ผู้ที่มีถิ่นที่อยู่ (resident)

ผู้ที่มีถิ่นที่อยู่ในสหรัฐอเมริกาที่กลับมาจากต่างประเทศพร้อมกับสินค้าที่ได้รับจากต่างประเทศ ภายหลังจากที่พักอยู่ในต่างประเทศ (ยกเว้น เม็กซิโก) เป็นระยะเวลาอย่างน้อย ๔๘ ชั่วโมง อาจได้รับยกเว้นภาษี ขึ้นอยู่กับประเทศต้นทาง เช่น หากกลับมาจากประเทศอื่น ๆ ยกเว้นประเทศในเขตแคริบเบียนหรือเกาะที่อยู่ในความครอบครองของสหรัฐอเมริกา (insular possession) จะได้รับยกเว้นภาษีหากมูลค่าสินค้าไม่เกิน ๘๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ ส่วนที่มีมูลค่าเกิน ๑,๐๐๐ ดอลลาร์ จะต้องเสียภาษีในอัตราร้อยละ ๓ และส่วนที่เกิน ๑,๘๐๐ ดอลลาร์ จะใช้อัตรารวม



ตารางพิกัดอัตราศุลกากรซึ่งอยู่ระหว่างร้อยละ ๐ - ๑๐ (ยกเว้นสินค้าประเภทเครื่องนุ่งห่มและสิ่งทอ ซึ่งอาจมีอัตราภาษีสูงถึงร้อยละ ๒๕)

หากผู้โดยสารกลับมาจากเกาะที่อยู่ในความครอบครองของสหรัฐอเมริกา เช่น หมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐ เกาะกวม จะได้รับยกเว้นภาษีหากมีมูลค่าไม่เกิน ๑,๖๐๐ ดอลลาร์ และเสียภาษีอัตราคงที่ที่ร้อยละ ๑.๕ สำหรับมูลค่าส่วนที่เกินภายใน ๑,๐๐๐ ดอลลาร์

ในกรณีที่เกิดจากต่างประเทศยกเว้นเม็กซิโก ภายในไม่เกิน ๔๘ ชั่วโมง จะได้รับยกเว้นภาษีหากมีมูลค่าไม่เกิน ๒๐๐ ดอลลาร์ ส่วนที่มีมูลค่าเกินกว่านั้น ภายใน ๑,๐๐๐ ดอลลาร์ เสียภาษีที่อัตราคงที่ร้อยละ ๓ และหากเกิน ๑,๒๐๐ ดอลลาร์ จะใช้อัตราตามตารางพิกัดอัตราศุลกากร

นอกจากนี้ ปริมาณผลิตภัณฑ์ยาสูบและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ได้รับยกเว้นภาษี ขึ้นอยู่กับประเทศต้นทางเช่นกัน เช่น ผู้โดยสารที่เดินทางมาจากสหภาพยุโรปสามารถนำเข้าเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ๑ ลิตร โดยไม่เสียภาษี ทั้งนี้ ปริมาณสุทธิที่สามารถนำเข้าได้โดยไม่ต้องขอใบอนุญาตขึ้นอยู่กับกฎหมายของแต่ละมลรัฐที่เดินทางมาถึง

สำหรับสินค้าปลอดอากร มีสิทธิได้รับยกเว้นภาษีหากไม่เกินมูลค่าที่กำหนดตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น<sup>๑</sup>

## อ้างอิง

U.S. Customs and Border Protection. *How much can I bring back to the U.S. duty-free?*

[https://help.cbp.gov/app/answers/detail/a\\_id/๒๔๖/related/๑](https://help.cbp.gov/app/answers/detail/a_id/๒๔๖/related/๑). Accessed ๔ April ๒๐๑๘.

U.S. Customs and Border Protection. *Why is my personal duty-free exemption? Do I have to claim gifts?*

[https://help.cbp.gov/app/answers/detail/a\\_id/๔๕๔/related/๑](https://help.cbp.gov/app/answers/detail/a_id/๔๕๔/related/๑). Accessed ๔ April ๒๐๑๘.

U.S. Customs and Border Protection. *As a visitor to the United States what are my exemptions on gifts for family and friends?*

[https://help.cbp.gov/app/answers/detail/a\\_id/๓๗๕/related/๑](https://help.cbp.gov/app/answers/detail/a_id/๓๗๕/related/๑). Accessed ๔ April ๒๐๑๘.

<sup>๑</sup> โปรดอ่านในบทความถัดไป

นอกจากนี้ของขวัญอาจได้รับยกเว้นภาษีเช่นกัน หากไม่มีวัตถุประสงค์ในทางธุรกิจ การส่งเสริมการขาย และวัตถุประสงค์ทางการค้าอื่น ๆ

ทั้งนี้ สินค้าบางประเภทได้รับยกเว้นภาษี เช่น รูปวาดต้นฉบับ โบราณวัตถุที่มีอายุมากกว่า ๑๐๐ ปี หรือสินค้าที่มีถิ่นกำเนิดในประเทศที่ได้รับสิทธิพิเศษทางการค้า โดยผู้โดยสารต้องมีหลักฐานแสดงถิ่นกำเนิดสินค้านั้น เช่น มีข้อความว่าผลิตในประเทศนั้น หรือประเทศที่ผลิตระบุไว้ในใบแจ้งราคาสินค้าหรือใบเสร็จ

ประการสุดท้ายนี้ ผู้โดยสารที่จะได้รับยกเว้นภาษีต้องไม่ใช่ข้อยกเว้นทั้งหมดหรือบางส่วนในช่วงระยะเวลา ๓๐ วันก่อนหน้า เช่น หากกลับจากอังกฤษ และนำสินค้ามูลค่า ๑๕๐ ดอลลาร์ติดตัวกลับมา ผู้โดยสารต้องรออีก ๓๐ วัน จึงจะได้รับยกเว้นภาษีสำหรับสินค้าที่มีมูลค่าไม่เกิน ๘๐๐ ดอลลาร์อีกครั้งหนึ่ง<sup>๒</sup>

ในส่วนหลักเกณฑ์การยกเว้น ๒๐๐, ๘๐๐ และ ๑,๖๐๐ ดอลลาร์ สำหรับผู้ที่มีถิ่นที่อยู่ในสหรัฐอเมริกานั้น ยังมีรายละเอียดที่จะกล่าวถึงในบทความต่อไป โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์ยาสูบ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และน้ำหอม

<sup>๒</sup> อย่างไรก็ตาม อาจได้รับยกเว้นตามเกณฑ์ ๒๐๐ ดอลลาร์ ดังจะกล่าวในบทความต่อไป



## ช้อยกเว้นภาษีประเภทต่าง ๆ สำหรับผู้โดยสารที่มีถิ่นพำนักในสหรัฐอเมริกา

จากที่ได้กล่าวถึงในบทความที่แล้ว สหรัฐอเมริกามีนโยบายยกเว้นภาษีสำหรับของติดตัวผู้โดยสารโดยใช้เกณฑ์ถิ่นพำนัก ประเทศต้นทาง ระยะเวลาพำนัก ประเภทสินค้าที่ซื้อหรือได้รับ ถิ่นกำเนิดของสินค้า และมูลค่าของสินค้ามาแล้วนั้น ในบทความนี้จะขอกกล่าวถึงช้อยกเว้นดังกล่าวโดยละเอียด โดยแบ่งตามมูลค่าที่ได้รับยกเว้นภาษี ๘๐๐, ๑,๖๐๐ และ ๒๐๐ ดอลลาร์สหรัฐตามลำดับ เนื่องจากช้อยกเว้น ๒๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ เป็นช้อยกเว้นที่ใช้ในกรณีที่ไม่เข้าข่ายช้อยกเว้น ๘๐๐ และ ๑,๖๐๐ ดอลลาร์ จึงขอกกล่าวถึงในลำดับหลังสุด

### ช้อยกเว้น ๘๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ

ในกรณีที่ผู้โดยสารเดินทางกลับจากประเทศใด ๆ นอกเหนือจากเกาะที่อยู่ในความครอบครองของสหรัฐอเมริกา (หมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐ อเมริกัน ซามัว หรือกวม) จะได้รับยกเว้นภาษีหากสินค้าติดตัวมีมูลค่าไม่เกิน ๘๐๐ ดอลลาร์ นอกจากนี้ช้อยกเว้นดังกล่าวยังใช้กับประเทศใน

ทะเลแคริบเบียนและประเทศในประชาคมแอนดีส (Andean countries) เช่น แอนติกาและบาร์บูดา อารูบา บาฮามาส บาร์บาโดส เบลีซ โบลิเวีย หมู่เกาะบริติชเวอร์จิน โคลอมเบีย คอสตาริกา โดมินีกา สาธารณรัฐโดมินิกัน เอกวาดอร์ เอลซัลวาดอร์ เกรนาดา กัวเตมาลา กายอานา เฮติ ฮอนดูรัส จาเมกา มอนต์เซอร์รัต เนเธอร์แลนด์แอนทิลลีส นิการากัว ปานามา เปรู เซนต์คิตส์และเนวิส เซนต์ลูเชีย เซนต์วินเซนต์และเกรนาดีนส์ ตรินิแดดและโตเบโก

นอกจากนี้ ผู้โดยสารสามารถรวมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ๒ ลิตรกับช้อยกเว้น ๘๐๐ ดอลลาร์ได้ หากจำนวน ๑ ลิตร ใน ๒ ลิตร ผลิตในประเทศข้างต้น

ทั้งนี้ อาจมีกรณีที่ผู้โดยสารนำสินค้าเข้ามาเกิน ๘๐๐ ดอลลาร์



Credit: Live Science



Credit: Lookzi

และยังคงได้รับยกเว้นภาษี เช่น หากผู้โดยสารนำสร้อยข้อมือ ๗๐๐ ดอลลาร์ หมวก ๔๐ ดอลลาร์ และเสื้อ ๖๐ ดอลลาร์ ติดตัวเข้ามา ในกรณีนี้จะได้รับยกเว้นภาษีเนื่องจากมีมูลค่าไม่เกิน ๘๐๐ ดอลลาร์ และหากนำรูปวาดมูลค่า ๕๐๐ ดอลลาร์ติดตัวเข้ามาด้วย ก็จะได้รับยกเว้นภาษี แม้มีมูลค่ารวม ๑,๓๐๐ ดอลลาร์ เนื่องจากสินค้าประเภทวิจิตรศิลป์ได้รับยกเว้นภาษี

### ข้อยกเว้น ๑,๖๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ

ในกรณีที่เดินทางกลับโดยตรงหรือทางอ้อมจากเกาะที่อยู่ในความครอบครองของสหรัฐอเมริกา (หมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐ อเมริกันซามัว หรือกวม) สามารถนำสินค้าติดตัวเข้ามาได้โดยไม่เสียภาษี หากมีมูลค่าไม่เกิน ๑,๖๐๐ ดอลลาร์

นอกจากนี้ หากปริมาณไม่เกินสำหรับการบริโภคส่วนตัว ผู้โดยสารสามารถนำเครื่องดื่ม

แอลกอฮอล์ไม่เกิน ๕ ลิตร ตัวตัวเข้ามาโดยรวมเป็นส่วนหนึ่งของข้อยกเว้น ๑,๖๐๐ ดอลลาร์ได้ หากปริมาณอย่างน้อย ๔ ลิตร ชื้อในเกาะดังกล่าว และอย่างน้อย ๑ ลิตร เป็นผลิตภัณฑ์ของเกาะนั้น ปริมาณที่เกินจะต้องเสียภาษีอัตราคงที่ร้อยละ ๑.๕ รวมทั้งภาษีอื่น ๆ ด้วย

ทั้งนี้ กรณีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ซื้อจากร้านค้าปลอดอากรบนเรือสำราญ<sup>๑</sup> สามารถนำเข้าติดตัวโดยไม่เสียภาษีหากมีปริมาณไม่เกิน ๑ ลิตร แต่หากอย่างน้อย ๑ ขวด เป็นผลิตภัณฑ์จากประเทศในทะเลแคริบเบียน<sup>๒</sup> จะสามารถนำเข้าได้ ๒ ลิตรโดยไม่เสียภาษี ส่วนในกรณีที่ซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ๕ ลิตรจากเกาะฯ เช่น หมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐ และหนึ่งในนั้นเป็นผลิตภัณฑ์จากหมู่เกาะเวอร์จินฯ ในกรณีนี้ถือว่าได้ใช้ข้อยกเว้นหมดแล้ว และหากซื้อเครื่องดื่ม

<sup>๑</sup> ข้อจำกัดส่วนใหญ่เกี่ยวกับปริมาณแอลกอฮอล์ที่สามารถนำเข้ามาในมตรัฐหนึ่งใช้กับผู้มีถิ่นพำนักในมตรัฐนั้นเท่านั้น โดยทั่วไปแล้วผู้โดยสารผ่านแดนไม่ตกอยู่ภายใต้ข้อจำกัดนั้น แต่อาจมีการ

เปลี่ยนแปลงกฎระเบียบได้ สามารถตรวจสอบได้ที่ Alcohol Beverage Control Board

<sup>๒</sup> ประเทศแคริบเบียนส่วนใหญ่เข้าเกณฑ์ดังกล่าว ยกเว้น แองกวิลลา หมู่เกาะเคย์แมน กัวเตมาลูป มาร์ตีนิก

แอลกอฮอล์เพิ่มเติมจากร้านค้าปลอดอากรบนเรือสำราญอีก จะต้องเสียภาษี

แต่หากซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ๔ ลิตรจากเกาะฯ โดยหนึ่งในนั้นเป็นผลิตภัณฑ์ของเกาะฯ ในกรณีนี้ สามารถซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้อีก ๑ ขวดจากร้านปลอดอากรบนเรือสำราญโดยไม่ต้องเสียภาษี

### ช้อยกเว้น ๒๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ

ในกรณีที่ไม่สามารถใช้ช้อยกเว้นกรณีอื่นได้เนื่องจาก ๑) ออกนอกประเทศมากกว่า ๑ ครั้ง ในช่วงระยะเวลา ๓๐ วัน หรือ ๒) ออกนอกประเทศเป็นระยะเวลาน้อยกว่า ๔๘ ชั่วโมง

ผู้โดยสารยังคงสามารถใช้สิทธิยกเว้นภาษีได้หากสินค้ามีมูลค่าไม่เกิน ๒๐๐ ดอลลาร์ และเป็นสินค้าที่ใช้ในการส่วนตัวหรือใช้ในครัวเรือน

หากมีมูลค่าเกิน ๒๐๐ ดอลลาร์ หรือสินค้าชิ้นใดชิ้นหนึ่งต้องเสียภาษี จะต้องเสียภาษีสำหรับมูลค่ารวมทั้งหมด เช่น หากออกนอกประเทศเป็นระยะเวลา ๓๖ ชั่วโมง และกลับมาพร้อมกับเครื่องปั้นดินเผา ๑ ชิ้น มูลค่า ๓๐๐ ดอลลาร์ ในกรณีนี้ ไม่สามารถหัก ๒๐๐ ดอลลาร์ เพื่อคิดค่าภาษีจากมูลค่า ๑๐๐ ดอลลาร์ได้ แต่ต้องเสียภาษีจากมูลค่า ๓๐๐ ดอลลาร์

### อ้างอิง

U.S. Customs and Border Protection. *Types of Exemptions.*

[cbp.gov/travel/international-visitors/kbyg/types-exemptions](http://cbp.gov/travel/international-visitors/kbyg/types-exemptions). Accessed ๔ April ๒๐๑๘.

ทั้งนี้ ผู้โดยสารสามารถรวมสินค้าดังต่อไปนี้ในช้อยกเว้น ๒๐๐ ดอลลาร์ ได้แก่ บุหรี่ ๕๐ มวน และซิการ์ ๑๐ มวน และเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ๑๕๐ มล. หรือน้ำหอมที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ ๑๕๐ มล.

เช่นเดียวกับช้อยกเว้นอื่น ๆ สมาชิกในครอบครัวไม่สามารถนำช้อยกเว้น ๒๐๐ ดอลลาร์มารวมกันได้ เช่น สามีและภรรยาจากแคนาดาภายใน ๒๔ ชั่วโมง สามารถนำสินค้ากลับเข้ามาโดยได้รับยกเว้นภาษีได้คนละ ๒๐๐ ดอลลาร์ แต่ไม่สามารถนำมารวมกันได้เป็น ๔๐๐ ดอลลาร์

นอกจากนี้ สินค้าที่ส่งกลับมาทางไปรษณีย์ที่มีมูลค่าไม่เกิน ๒๐๐ ดอลลาร์ จะได้รับยกเว้นภาษีเช่นกัน

**สหรัฐอเมริกา**มีนโยบายการจัดเก็บภาษีจากของติดตัวผู้โดยสารที่น่าสนใจ โดยแบ่งออกเป็นประเภทตามเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อใช้ตามความเหมาะสม โดยคำนึงถึงประเทศต้นทาง ระยะเวลาการออกนอกประเทศ ประเภทสินค้า มูลค่าสินค้า และถิ่นกำเนิดสินค้า จึงอาจเป็นกรณีศึกษาที่ดีสำหรับประเทศไทย ในการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงมาตรการการจัดเก็บภาษีจากผู้โดยสารโดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ดังกล่าวต่อไป



## นโยบายของสหรัฐอเมริกาในการจัดเก็บภาษี สินค้าปลอดภาษี ของขวัญ และของใช้ในครัวเรือน

สินค้าปลอดภาษี ของขวัญ และของใช้ในครัวเรือน เป็นประเด็นสำคัญประการหนึ่งที่ถูกโดยสาธารณชนมีความเข้าใจที่ไม่ถูกต้องและนำไปสู่ความขัดแย้งกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรในการตรวจสอบและจัดเก็บภาษี ในบทความนี้ จะขอยกตัวอย่างนโยบายของสหรัฐอเมริกาในการจัดเก็บภาษีและขอแนะนำสำหรับผู้โดยสารในการนำสินค้าประเภทดังกล่าวติดตัวเข้ามาในประเทศ



Credit: airways flights – Flights.com.kw

### สินค้าที่ซื้อจากร้านค้าปลอดอากร

สินค้าที่ซื้อจากร้านค้าปลอดอากรไม่ได้รับยกเว้นภาษีโดยอัตโนมัติเมื่อผู้โดยสารเดินทางกลับมายังสหรัฐอเมริกา โดยมูลค่าที่ได้รับยกเว้นอาจเป็น ๒๐๐, ๘๐๐ หรือ ๑,๖๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ ตามหลักเกณฑ์ที่ได้กล่าวไว้ในบทความที่แล้ว ส่วนผลิตภัณฑ์ยาสูบและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ปริมาณเป็นไปตามที่กำหนดเช่นกัน



Credit: Pngtree

- ของขวัญ (gifts)**
- สิ่งของทั้งหมดที่ได้รับเป็นของขวัญขณะอยู่ที่ต่างประเทศ รวมทั้งสินค้าที่ซื้อมานำมามอบเป็นของขวัญ ต้องสำแดงต่อศุลกากร
  - ของขวัญสามารถนำมารวมกับมูลค่าที่ได้รับยกเว้นภาษีได้

- ของขวัญเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจหรือการค้าไม่สามารถนำมารวมกับมูลค่าที่ได้รับยกเว้นได้
- ของขวัญที่มีมูลค่ามากกว่า ๕ ดอลลาร์ และมีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ ผลิตภัณฑ์ยาสูบ และน้ำหอมที่มีแอลกอฮอล์ ไม่สามารถนำมารวมกับมูลค่าที่ได้รับยกเว้นภาษีได้

ทั้งนี้ นอกจากการนำของขวัญติดตัวเข้ามาแล้ว ผู้โดยสารอาจพิจารณาส่งของขวัญมายังสหรัฐอเมริกาได้ตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

- ของขวัญที่มีมูลค่าไม่เกิน ๑๐๐ ดอลลาร์ สามารถส่งมายังเพื่อนหรือญาติในสหรัฐอเมริกาได้โดยไม่เสียภาษี หากผู้รับคนนั้นไม่ได้รับของขวัญที่มีมูลค่ารวมเกิน ๑๐๐ ดอลลาร์ ใน ๑ วัน ทั้งนี้ หากของขวัญส่งมาจากเกาะกวม อเมริกานซามัว และหมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐอเมริกา มูลค่าที่ได้รับยกเว้น คือ ๒๐๐ ดอลลาร์
- เครื่องดื่มแอลกอฮอล์และผลิตภัณฑ์ยาสูบไม่สามารถส่งมาในฐานะของขวัญได้



- ของขวัญที่ส่งมาที่บ้านไม่ต้องสำแดงตามแบบฟอร์ม ๖๐๕๙B หรือต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร เมื่อเดินทางกลับมา ยังสหรัฐอเมริกา

บนหีบห่อให้ระบุข้อความต่อไปนี้

- “Unsolicited Gift” หรือของขวัญที่ผู้ส่งให้ด้วยความสมัครใจโดยที่ผู้รับอาจไม่ได้ร้องขอ และหากเป็นของขวัญหลายชิ้นในหีบห่อเดียวกันสำหรับผู้รับมากกว่า ๑ คน ให้ระบุเพิ่มเติมว่า “Consolidated Gift Package” (หีบห่อบรรจุของขวัญหลายชิ้น)

- มูลค่ารวมของของขวัญทั้งหมดที่บรรจุในหีบห่อ

- ชื่อของผู้รับ

- สินค้าแต่ละชิ้นต้องมีมูลค่าไม่เกิน ๑๐๐ ดอลลาร์ จึงจะได้รับยกเว้นภาษี โดยผู้ส่งต้องระบุลักษณะและมูลค่าของของขวัญที่ส่ง

กรณีที่ส่งสินค้าใหม่สำหรับใช้ในทางส่วนตัว ให้ระบุลักษณะและมูลค่าของสินค้าเช่นกัน โดยจะได้รับยกเว้นภาษีหากมีมูลค่าไม่เกิน ๒๐๐ ดอลลาร์

### อ้างอิง

U.S. Customs and Border Protection. Sending Items Back to the United States.

<https://www.cbp.gov/travel/international-visitors/kbyg/sending-us>

U.S. Customs and Border Protection. *Shopping Abroad: Duty Free, Gifts, Household Items.*

<https://www.cbp.gov/travel/us-citizens/know-before-you-go/shopping-abroad-duty-free-gifts-household-items>. Accessed ๔ April ๒๐๑๘.

ทั้งนี้ ผู้โดยสารไม่ควรห่อของขวัญเมื่อนำติดตัว หรือส่งมายังสหรัฐอเมริกา เนื่องจากอาจถูกเปิดเพื่อตรวจสอบ

### ของใช้ภายในครัวเรือน (household items)

ของใช้ภายในครัวเรือนได้รับยกเว้นภาษีหากเป็นไปตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- เป็นของใช้แล้วเป็นระยะเวลาอย่างน้อย ๑ ปี

- ไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้อื่นหรือเพื่อการค้า

- เครื่องแต่งกาย เครื่องประดับ อุปกรณ์ถ่ายรูป อุปกรณ์

อิเล็กทรอนิกส์ และยานพาหนะ จัดเป็นของใช้ในทาง

ส่วนตัว และไม่สามารถนำเข้าหรือส่งมาโดยไม่เสียภาษี

ในฐานะของใช้ภายในครัวเรือนได้ ทั้งนี้ ของใช้ในทาง

ส่วนตัวที่ผ่านการใช้งานเป็นอย่างน้อย ๑ ปี

มักได้รับยกเว้นภาษี แต่ยานพาหนะต้องเสียภาษีทุกกรณี

- ไม่เป็นสินค้าต้องห้าม ไม่ว่าจะได้มาด้วยการซื้อขาย

หรือการให้ แม้เป็นสินค้าที่ดูไม่เป็นที่ผิด แต่อาจส่งผลกระทบต่อ

สุขอนามัยของประชาชน พืช หรือสัตว์

รวมทั้งอาจผิดกฎหมายการค้าของสหรัฐอเมริกาด้วย

- หากเป็นสินค้าปลอมแปลง ลอกเลียนแบบ หรือไม่

ปลอดภัย อาจถูกเจ้าหน้าที่ยึด

- ยาที่ผลิตจากต่างประเทศเกือบทั้งหมดเป็นสินค้า

ต้องห้ามนำเข้ามายังสหรัฐอเมริกา

## WCO เข้าร่วมการประชุม Global Anti-Corruption & Integrity Forum ของ OECD

เมื่อวันที่ ๒๗-๒๘ มีนาคม ๒๕๖๑ องค์การศุลกากรโลก (WCO) ได้เข้าร่วมการประชุม Global Anti-Corruption & Integrity Forum ณ สำนักงานใหญ่ องค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD) กรุงปารีส

หัวข้อการประชุมในครั้งนี้ คือ Planet Integrity: Building a Fairer Society หรือ การมีสำนึกและปฏิบัติ ที่ถูกต้องตั้งงามกับการสร้างสังคมที่เป็นธรรมในระดับโลก โดยที่ประชุมอภิปรายหารือเกี่ยวกับบทบาทของ การมีสำนึกและปฏิบัติที่ถูกต้องตั้งงาม (integrity) ในแวดวงธุรกิจ การลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมเศรษฐกิจ และการเพิ่มประสิทธิภาพนโยบายสาธารณะ รวมทั้งการกำกับดูแลโลกาภิวัตน์ การต่อสู้กับการทุจริตและความประพฤติที่ไม่มีจริยธรรมในด้านต่าง ๆ เช่น การค้า การแข่งขัน โครงสร้างพื้นฐาน ความร่วมมือด้านการพัฒนา และการจัดเก็บภาษี

ในโอกาสนี้ WCO ได้นำเสนอมุมมองเกี่ยวกับประสิทธิภาพทางการค้า การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการมีสำนึกและปฏิบัติที่ถูกต้องตั้งงาม กล่าวคือ ความโปร่งใสมีบทบาทสำคัญในการอำนวยความสะดวกทางการค้า อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่สามารถอธิบายผลกระทบต่าง ๆ ของมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อการทุจริต อันจะช่วยเสริมสร้างสิ่งแวดล้อมที่มั่นคงปลอดภัยต่อการประกอบธุรกิจ ได้แก่

- ขีดความสามารถในการควบคุมภายในและความเชื่อมโยงกับการควบคุมภายนอก
- การบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ เช่น การฝึกทักษะบุคลากร การสร้างมาตรฐานในการสรรหาบุคคล
- การบริหารจัดการการปฏิบัติงาน
- ความเป็นผู้นำและความมุ่งมั่นของผู้บริหาร

นอกจากนี้ การวัดประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าไม่ควรมุ่งมาที่ศุลกากรเพียงหน่วยงานเดียว เนื่องจากเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่นที่ควบคุมชายแดนและผู้เกี่ยวข้องที่สำคัญในห่วงโซ่อุปทานด้วย เช่น ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง ตัวแทนออกของ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ การท่า เป็นต้น

### อ้างอิง

<http://www.wcoomd.org/fr/media/newsroom/๒๐๑๘/march/wco-participates-in-oecd-global-anti-corruption-integrity-forum.aspx>



## WCO เปิดตัวคู่มือความร่วมมือระหว่างศุลกากรและตำรวจ

เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑ องค์การศุลกากรโลก (WCO) ได้เผยแพร่คู่มือความร่วมมือระหว่างศุลกากรและตำรวจ (Customs-Police Cooperation Handbook) ที่จัดทำร่วมกันระหว่างองค์การศุลกากรโลกและองค์การตำรวจอาชญากรรมระหว่างประเทศ (INTERPOL) เพื่อยกระดับความร่วมมือและการประสานงานระหว่างศุลกากรและตำรวจในประเทศสมาชิก โดยอธิบายบทบาทของแต่ละองค์กรที่สามารถส่งเสริมซึ่งกันและกัน รวมทั้งโอกาสในการสร้างความร่วมมือ นอกจากนี้ คู่มือยังได้กล่าวถึงภาพรวมของประเภทและรูปแบบความร่วมมือที่มีอยู่ ปัจจัยที่มีผลและโครงการริเริ่มที่จะเป็นประโยชน์ในการเสริมสร้างความร่วมมือ และเครื่องมือประเมินผลความสัมพันธ์ระหว่างศุลกากรและตำรวจในระดับประเทศ

ในโอกาสนี้ คู่มือดังกล่าวยังได้นำเสนอ ณ ที่ประชุมประจำปีของ INTERPOL ครั้งที่ ๑๔ โดยที่ประชุมได้มีมติรับรองและให้การสนับสนุนความร่วมมือระหว่างศุลกากรและตำรวจอย่างเต็มที่ในการจัดการปัญหาสำคัญร่วมกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ

ทั้งนี้ แม้ในครั้งที่ผ่านมามีการอภิปรายกรอบความร่วมมือระหว่างทั้งสององค์กรหลายครั้งในฐานะส่วนหนึ่งของหัวข้อการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management) แต่ผลสำเร็จจำกัดอยู่เฉพาะระดับระหว่างประเทศ ดังเห็นได้จากบันทึกความเข้าใจระหว่าง WCO และ INTERPOL ที่ลงนามเมื่อปี ๒๕๔๑ และการปฏิบัติการร่วมกันในหลายโอกาส แต่ความร่วมมือระดับประเทศยังไม่มีควมคืบหน้ามากนัก ด้วยเหตุนี้ คณะกรรมาธิการด้านนโยบาย (Policy Commission) จึงได้มอบหมายให้เลขาธิการจัดทำคู่มือการสร้างความร่วมมือระหว่างศุลกากรและตำรวจในระดับประเทศ โดย INTERPOL ได้เข้าร่วมจัดทำคู่มือดังกล่าวด้วย

Customs-Police Cooperation Handbook คำนึงถึงความแตกต่างของแต่ละประเทศ เนื่องจากแต่ละประเทศมีระดับความร่วมมือระหว่างศุลกากรและตำรวจที่แตกต่างกันตามกรอบกฎหมายและรัฐธรรมนูญของตน ด้วยเหตุนี้ คู่มือดังกล่าวจึงให้คำแนะนำวิธีการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างสององค์กรบนพื้นฐานของสถานการณ์เฉพาะของแต่ละประเทศ

สมาชิก WCO สามารถเข้าถึงคู่มือดังกล่าวได้ที่ [http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/instruments-and-tools/guidelines/customs\\_police-cooperation-handbook.aspx](http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/instruments-and-tools/guidelines/customs_police-cooperation-handbook.aspx)

### อ้างอิง

[http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/๒๐๑๘/april/launch-of-the-customs\\_police-cooperation-handbook.aspx](http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/๒๐๑๘/april/launch-of-the-customs_police-cooperation-handbook.aspx)

## คณะกรรมการด้านการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เสร็จสิ้นการจัดทำ ร่างกรอบมาตรฐานการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศ

คณะกรรมการด้านการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ขององค์การศุลกากรโลก (WCO Working Group on E-Commerce: WGEC) ได้จัดประชุมเป็นครั้งที่ ๓ ระหว่างวันที่ ๙-๑๒ เมษายน ๒๕๖๑ โดยมีผู้แทนจากศุลกากรหน่วยงานรัฐอื่น ๆ ภาคเอกชน องค์การระหว่างประเทศ ผู้ประกอบการ e-commerce ผู้ให้บริการขนส่งด่วนพิเศษ ไปรษณีย์ ตัวแทนของผู้ส่งสินค้า ตัวแทนออกของ และภาควิชาการ เข้าร่วมอภิปรายหารือแนวทางการพัฒนา Framework of Standards on Cross-Border E-Commerce เพื่อเป็นมาตรฐานสากลในการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้า e-commerce โดยไม่ละเลยการตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎหมายและการจัดเก็บภาษี

Framework of Standards on Cross-Border E-Commerce จะเป็นเครื่องมือแบบองค์รวมในการช่วยเหลือสมาชิก WCO สร้างกรอบยุทธศาสตร์และกรอบปฏิบัติการสำหรับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์โดยความร่วมมือกับผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย นอกจากนี้ Framework ดังกล่าวจะเป็นประโยชน์สำหรับสมาชิกที่ประสงค์ยกระดับกรอบยุทธศาสตร์และกรอบปฏิบัติการที่มีอยู่แล้ว เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบธุรกิจใหม่ ๆ และรูปแบบที่กำลังจะมีขึ้นในอนาคต

ในขั้นนี้ Framework ดังกล่าวยังคงเป็นร่างที่จะนำเสนอต่อ คณะกรรมการเทคนิคถาวร (Permanent Technical Committee) ในเดือนเมษายน ๒๕๖๑ และต่อคณะกรรมการด้านนโยบาย (Policy Commission) และการประชุมคณะมนตรี (Council Session) ในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณาและอนุมัติในลำดับถัดไป

นอกจากนี้ คณะทำงานฯ ได้อภิปรายหารือในเบื้องต้นเกี่ยวกับข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพและการปล่อยสินค้า e-commerce ที่รวดเร็ว รวมทั้งประเด็นที่ว่า ใครเป็นผู้ครอบครองข้อมูลนั้น และใครสามารถจัดหาข้อมูลให้ได้ทันเวลา ในขณะเดียวกัน คณะทำงานฯ ได้รับรอง Immediate Release Guidelines ฉบับล่าสุดที่ได้รับการปรับปรุงให้สอดคล้องกับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ เพื่อการปล่อยสินค้าที่รวดเร็วในยุคที่ปริมาณสินค้า e-commerce เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

ในขั้นต่อไป จะมีการปรับปรุง Framework ดังกล่าว โดยเพิ่มเติมรายละเอียดทางเทคนิค แนวปฏิบัติการนิติศึกษา เพื่อให้การบังคับใช้ Framework เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

### อ้างอิง

<http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/๒๐๑๘/april/working-group-on-ecommerce-finalises-the-framework-of-standards-on-cross-border-ecommerce.aspx>

## WCO และศุลกากรเกาหลีจัดการฝึกอบรมเพิ่มขีดความสามารถ ห้องปฏิบัติการวิทยาศาสตร์ทางศุลกากร

ระหว่างวันที่ ๑๗-๑๙ เมษายน ๒๕๖๑ องค์การศุลกากรโลก (WCO) ร่วมกับ Asia Pacific Regional Office for Capacity Building (ROCB A/P) และศุลกากรเกาหลี จัดการฝึกอบรมเพิ่มขีดความสามารถห้องปฏิบัติการวิทยาศาสตร์ทางศุลกากร ณ เมืองปูซาน โดยมีห้องปฏิบัติการฯ และเจ้าหน้าที่ระดับสูงจาก ๒๒ ประเทศในภูมิภาคเข้าร่วม

ระหว่างการฝึกอบรม ผู้เข้าร่วมได้แลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับระบบวิเคราะห์และโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งเทคนิคการวิเคราะห์เพื่อจัดจำแนกประเภทสินค้าและระบุสารอันตราย ข้อท้าทายและการพัฒนาปรับปรุงห้องปฏิบัติการฯ ในโอกาสนี้ ผู้เข้าร่วมการฝึกอบรมได้ศึกษาดูงานโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์ที่มีความสลับซับซ้อนของห้องปฏิบัติการวิทยาศาสตร์ทางศุลกากรของศุลกากรเกาหลีด้วย

ขีดความสามารถของห้องปฏิบัติการวิทยาศาสตร์ทางศุลกากรมีความสำคัญในการจัดเก็บภาษี การปกป้องสังคมและสิ่งแวดล้อม และการอำนวยความสะดวกทางการค้า จึงต้องสร้างเครือข่ายที่แข็งแกร่งระหว่างห้องปฏิบัติการฯ ในภูมิภาค เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในการตรวจสอบวิเคราะห์สินค้า

### อ้างอิง

<http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/๒๐๑๘/april/wco-asia-pacific-regional-workshop-on-capacity-building-of-customs-laboratories.aspx>

## งานเลี้ยงรับรอง Dr. Kunio Mikuriya

สถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่น ณ กรุงบรัสเซลส์ เรียนเชิญนายนิติ วิทยาเต็ม อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) นายเทิดศักดิ์ สุวรรณมณี อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายศุลกากร) และร้อยโท พรหมเมศ พหลพลพยุหเสนา อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายสหภาพยุโรป) เข้าร่วมงานเลี้ยงรับรองเพื่อเป็นเกียรติแก่ Dr. Kunio Mikuriya ในฐานะผู้สมัครเข้ารับตำแหน่งเลขาธิการองค์การศุลกากรโลก (WCO) ณ วันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๑





## Seafood Global Expo ๒๐๑๘

เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๐ นายนิติ วิทยาเต็ม อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) และนายภิสรศักดิ์รัฐ นิลพันธ์ เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร) ได้เข้าร่วมงานจัดแสดงอาหารทะเลระดับโลกประจำปี ๒๕๖๑ (Seafood Expo Global ๒๐๑๘) ณ ศูนย์จัดแสดงสินค้ากรุงบรัสเซลส์ (Brussels Expo) ร่วมกับคณะกรรมการบริหารที่มประเทศไทย ณ กรุงบรัสเซลส์ ในโอกาสนี้ นายมนัสวี ศรีโสดาพล เอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ ได้นำคณะฯ เดินเที่ยวชมงานและเยี่ยมชมบริเวณจัดแสดงสินค้าของประเทศไทยด้วย



## การประชุม Technical Experts Group on Air Cargo Security ครั้งที่ ๑๒

นางสาวพรพรรณ กิจพาณิชย์ (หัวหน้าฝ่ายบริการศุลกากรที่ ๑ ส่วนบริการศุลกากร ๒ สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) และนางสาวอัญภทร สังข์แก้ว (นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ) เข้าร่วมประชุม Technical Experts Group on Air Cargo Security (TEGACS) ครั้งที่ ๑๒ ระหว่างวันที่ ๒๔-๒๕ เมษายน ๒๕๖๑ ในโอกาสนี้ นายนิติ วิทยาเต็ม อัครราชทูต (ฝ่ายศุลกากร) และนายภิสสรค์รัฐ นิลพันธ์ เลขานุการเอก (ฝ่ายศุลกากร) ได้เข้าร่วมกับคณะผู้แทนกรมฯ อภิปรายหารือกับผู้แทนกรมศุลกากรสมาชิกองค์การศุลกากรโลกในการประชุมครั้งนี้ด้วย







## Office of Customs Affairs

Royal Thai Embassy to Belgium,  
Luxembourg and Mission to the EU

Dreve du Rembucher 89

1170 Watermael-Boitsfort

Tel. +32 2 660 5759

Fax. +32 2 675 2649

Email: [thai-customs@skynet.be](mailto:thai-customs@skynet.be)

<http://brussels.customs.go.th>

