



## วันนำเข้า (Arrival Date)

☞ **วันนำเข้า (Arrival Date)** วันที่นำเข้ามาสำเร็จ ตามมาตรา 41 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 วันที่นำเข้า ปี ค.ศ. เดือน วัน (CCYYMMDD) ให้กำหนดดังนี้

- ใบขนสินค้าขาเข้า ประเภทเอกสาร “0”
- คำร้องขอรับของไปก่อน ประเภทเอกสาร “3”
- ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทวาง ประเภทเอกสาร “5”

การนำเข้า	Mode of Transport	วันนำเข้า คือ
ทางเรือ	1	วันที่เรือเข้ามาถึงเขตท่าที่จะขนถ่ายของขึ้นจากเรือ
ทางรถไฟ	2	วันที่รถไฟได้ผ่านเขตแดนเข้ามาในราชอาณาจักร
ทางรถยนต์	3	วันที่รถผ่านเขตแดนทางบกเข้ามาในราชอาณาจักร
คนเดินทางบก	3	วันที่เดินผ่านเขตแดนทางบกเข้ามาในราชอาณาจักร
ทางเครื่องบิน	4	วันที่อากาศยานมาถึงสนามบินศุลกากร
ทางไปรษณีย์	5	วันที่เปิดตู้ไปรษณีย์
ทางท่อขนส่งทางบก/ทางสายส่งไฟฟ้า	7	วันแรกของเดือนที่มีการขนส่งของทางท่อขนส่งทางบก/ทางสายส่งไฟฟ้า (ให้รวบรวมทำใบขนสินค้าขาเข้าเดือนละฉบับ)
ทางเรือที่เข้าออกด่านศุลกากรทางบก	8	วันที่เรือมาถึงเขตจอดเรือหรือเขตท่าเรือด่านศุลกากร เช่น ด่านศุลกากรเชียงแสน, ด่านศุลกากรหนองคาย, ด่านศุลกากรแม่สอด
เรือเล็กทางทะเล สำหรับด่านศุลกากรทางทะเล	8	วันที่เรือมาถึงเขตจอดเรือหรือเขตท่าเรือด่านศุลกากร เช่น ด่านศุลกากรระนอง, ด่านศุลกากรคลองใหญ่
ทางผู้โดยสารนำพาจากอากาศยาน	9	วันที่อากาศยานมาถึงสนามบินศุลกากร

หมายเหตุ ต้องทำการตรวจสอบข้อมูลวันนำเข้าของใบขนสินค้ากับข้อมูลบัญชีสินค้า (Manifest) ด้วย



## เลขที่ใบตราส่ง (Bill of Lading)

☞ เลขที่ใบตราส่ง 1 (Master Bill of Lading) และเลขที่ใบตราส่ง 2 (House Bill of Lading) ในการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า ให้ระบุ ดังนี้

การนำเข้า	Mode of Transport	เลขที่ใบตราส่ง 1 (Master Bill of Lading) ให้ระบุ	เลขที่ใบตราส่ง 2 (House Bill of Lading) ให้ระบุ
ทางเรือ	1	ไม่ต้องระบุ	Bill of Lading
ทางรถไฟ	2	ไม่ต้องระบุ	Bill of Lading
ทางรถยนต์	3	Received Control No ของ ศ.บ.1	Item No ของ ศ.บ.1 ส่วนรายการ
คนเดินทางบก	3	Received Control No ของ ศ.บ.1	Item No ของ ศ.บ.1 ส่วนรายการ
ทางเครื่องบิน	4	Master Air Waybill	House Air Waybill
ทางไปรษณีย์	5	ไม่ต้องระบุ	เลขรายการศุลกากร (Postal No)
ทางท่อขนส่งทางบก/ ทางสายส่งไฟฟ้า	7	Received Control No ของ ศ.บ.1	Item No ของ ศ.บ.1 ส่วนรายการ
ทางเรือที่เข้าออก ด้านศุลกากรทางบก	8	Received Control No ของ ศ.บ.1	Item No ของ ศ.บ.1 ส่วนรายการ
เรือเล็กทางทะเล สำหรับด้านศุลกากร ทางทะเล	8	Received Control No ของ ศ.บ.1	Item No ของ ศ.บ.1 ส่วนรายการ
ทางผู้โดยสารนำพา จากอากาศยาน	9	ไม่ต้องระบุ	เลขที่บัญชีสินค้าที่ผู้โดยสาร นำพาลงจากอากาศยาน (Passenger Baggage No)



## การกำหนดสถานที่

☞ รหัสสถานที่นำเข้า (Discharge Port ) ให้บันทึกข้อมูลรหัสสถานที่ของศุลกากร ณ ท่า หรือที่ หรือสนามบิน ที่นำของเข้า หรือโรงพักสินค้าหรือที่มั่นคงซึ่งเป็นที่ตรวจและเก็บสินค้านี้ดังกล่าว

☞ รหัสสถานที่ตรวจปล่อย (Release Port) ให้บันทึกข้อมูล ดังนี้

(1) กรณีตรวจปล่อย ณ ท่า หรือที่ หรือสนามบิน ที่นำของเข้า (First Port) รหัสสถานที่ตรวจปล่อย (Release Port) ให้บันทึกข้อมูลรหัสสถานที่ตรวจปล่อย (Release Port) เป็นท่า หรือที่ หรือสนามบิน ที่นำของเข้า (First Port)

(2) หากประสงค์จะขออนุญาตขนย้ายสินค้าไปตรวจปล่อย ณ สถานที่อื่นนอกจากเขตท่า หรือที่ หรือสนามบิน ที่นำของเข้า (First Port) ให้บันทึกข้อมูล ดังนี้

(ก) รหัสสถานที่ตรวจปล่อย (Release Port) ให้บันทึกข้อมูลรหัสสถานที่ตรวจปล่อย (Release Port) เป็นท่า หรือที่ หรือสนามบิน ที่นำของเข้า (First Port) และ

(ข) ให้บันทึกค่า “Y” ในช่องขออนุญาตเปิดตรวจนอกสถานที่ (Inspection request code)

- หากไม่ติดเงื่อนไขความเสี่ยงระบบจะส่งการตรวจปล่อยสินค้าโดยไม่ต้องมัดลวด

- หากติดเงื่อนไขความเสี่ยงระบบจะส่งการตรวจเป็น “ให้ไปดำเนินการมัดลวด ณ ท่า หรือที่ หรือสนามบิน ที่นำของเข้า” เพื่อนำไปตรวจปล่อยนอกสถานที่ตามที่ระบุข้อมูลไว้ในช่องรหัสสถานที่ตรวจปล่อยนอกสถานที่ (Outside Release Port)

(ค) กรณีติดเงื่อนไขความเสี่ยงระบบจะส่งการตรวจเป็น “ให้ไปดำเนินการมัดลวด ณ ท่า หรือที่ หรือสนามบิน ที่นำของเข้า” หากเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้มีอำนาจหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเห็นว่าการเปิดตรวจที่ท่า หรือที่ หรือสนามบิน ที่นำของเข้า (First Port) จะเป็นประโยชน์กว่าให้ทำการเปิดตรวจของ ณ ที่นำของเข้าได้



## เครื่องหมายและเลขหมายหีบห่อ (Shipping Marks)

☞ เครื่องหมายและเลขหมายหีบห่อ (Shipping Marks) ต้องสำแดงเครื่องหมายและเลขหมายหีบห่อให้ตรงกับความเป็นจริง ซึ่งจะต้องตรงกับใบตราส่งสินค้า โดยให้สำแดง ดังนี้

- ถ้าเครื่องหมายและเลขหมายหีบห่อเป็นข้อความให้บันทึกเป็นข้อความตามจริง หากเครื่องหมายและเลขหมายหีบห่อมีความยาวเกิน 512 ตัวอักษร ให้บันทึกเพียง 512 ตัวอักษรได้
- ถ้าเครื่องหมายและเลขหมายหีบห่อเป็นข้อความที่เป็นภาษาต่างประเทศ ซึ่งไม่สามารถบันทึกข้อความนั้นได้ เช่น ภาษาจีน ให้ระบุคำว่า “PICTURE”
- ถ้าเครื่องหมายและเลขหมายหีบห่อเป็นรูปภาพให้ระบุคำว่า “PICTURE”

☞ กรณีผ่องผันไม่ต้องสำแดงเครื่องหมายและเลขหมายหีบห่อ (Shipping Marks) ในการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าให้ระบุคำว่า “NO SHIPPING MARK” แทนได้ สำหรับกรณี ดังต่อไปนี้

- กรณีหีบห่อของใช้ส่วนตัวตาม ประเภทที่ 5 ภาค 4 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530
- กรณีหีบห่อของที่ได้รับเอกสิทธิ์ ตามข้อผูกพันที่ประเทศไทยมีต่อองค์การสหประชาชาติตามกฎหมายระหว่างประเทศหรือตามสัญญา กับนานาประเทศ
- ของที่มีได้บรรจุหีบห่อ เช่น รถยนต์ ยางรถยนต์ รางรถไฟ ลวด โลหะเป็นแท่งหรือก้อน กระดาษพิมพ์หนังสือเป็นม้วน กระเบื้อง
- ของเหลวบรรจุในขวดใหญ่และมีวัตถุหักมุมขวด เช่น น้ำกรด
- ของที่มาเป็นกอง เช่น ถ่านหิน
- ของที่บรรจุหีบห่อเดียว
- ของที่บรรจุในหีบห่อที่เป็นมาตรฐานเดียว (Standard Packing) เช่น ดังไม้ หรือลังกระดาษที่มีขนาดกว้างยาวเท่ากัน ของที่บรรจุมีจำนวนเท่ากัน เช่น นมสด สุรา เบียร์ อาหารปนแป้ง วิทย์
- ของที่มาเป็นถังเหล็กหรือถังไฟเบอร์ (Drum or Fiber Drum) ที่มีลักษณะขนาด น้ำหนัก และจำนวนของที่บรรจุเท่ากัน เช่น จุกขวด น้ำยาดับกลิ่น น้ำมันเครื่อง สีทา
- ของที่บรรจุในถุงกระดาษหรือกระสอบ ที่มีลักษณะขนาด น้ำหนัก และจำนวนของที่บรรจุเท่ากัน เช่น ปุ๋ย แอมโมเนีย แป้ง ข้าวสาลี หิน กากเพชร น้ำตาล
- ของที่บรรจุมาในหีบโปรง (Crate) เช่น เครื่องยนต์



## จำนวนและน้ำหนักของสินค้า

๒ จำนวนหีบห่อรวม (Total Package Amount) ให้บันทึกค่าลักษณะหีบห่อตามมาตรฐาน หากสินค้ามีหลายลักษณะรวมกัน ให้ระบุจำนวนหีบห่อรวม

๒ ลักษณะหีบห่อรวม (Total Package Unit Code) ให้บันทึกค่าลักษณะหีบห่อตามมาตรฐาน UNECE Recommendation 21 หากสินค้ามีหลายลักษณะรวมกัน เช่น กล่อง Roll Drum ให้ระบุหน่วยเป็น "PK"

๒ น้ำหนักสุทธิรวม (Total Net Weight) ต้องมีค่าเท่ากับน้ำหนักสุทธิ (Net Weight) รวมทุกรายการเท่านั้น

๒ หน่วยของน้ำหนักสุทธิ (Net Weight Unit Code ตามมาตรฐาน UNECE Recommendation 20 มีค่าได้ดังต่อไปนี้

KGM – Kilogram TNE – Metric Ton GRM – Gram CTM – Carat

๒ น้ำหนักรวม (Total Gross Weight) ต้องมีค่าเท่ากับหรือมากกว่าน้ำหนักสุทธิรวม (Total Net Weight) เท่านั้น สำหรับทางอากาศใช้น้ำหนักตาม D/O

๒ หน่วยของน้ำหนักรวม (Total Gross Weight Unit Code) ตามมาตรฐาน UNECE Recommendation 20 มีค่าได้ดังต่อไปนี้

KGM – Kilogram TNE – Metric Ton GRM – Gram CTM – Carat



## มีปัญหาในเรื่องต่างๆ ต้องการให้ตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า

☞ “Assessment Request Code” “มีปัญหาพิกัด ราคา พบเจ้าหน้าที่ ที่ท่าหรือที่ ที่นำเข้า”

- (1) กรณีมีปัญหาและต้องการพบเจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ท่า หรือที่ หรือสนามบินที่นำของเข้า
  - ในเรื่องปัญหาพิกัดศุลกากร อัตราศุลกากร ราคาศุลกากร
  - ในเรื่องที่ต้องแจ้งความไว้ต่อเจ้าหน้าที่ก่อนการส่งมอบว่าจะยื่นคำขอคืนเงินอากร และได้มีการแจ้งเหตุผลไว้ในช่อง หมายเหตุ “Remark” แล้ว
  - ในเรื่องที่มีปัญหาอื่น ๆ และต้องการให้ตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าหรือดำเนินการใด ๆ
- (2) กรณีของนำเข้าเป็นของที่มีลักษณะ ดังต่อไปนี้
  - ของนำเข้าตามภาค 4 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร
  - ของเก่าใช้แล้ว
  - ของด้อยสภาพ
- (3) ในการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าตาม (1) หรือ (2) ให้ระบุค่า “Y” ในช่อง “Assessment Request Code” “มีปัญหาพิกัด ราคา พบเจ้าหน้าที่ ที่ท่าหรือที่ ที่นำเข้า”
- (4) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะสั่งการตรวจใบขนสินค้าขาเข้าเป็น “เปิดตรวจ”
- (5) พบเจ้าหน้าที่ ณ หน่วยบริการท่า หรือที่ หรือสนามบินที่นำของเข้า เพื่อยื่นหลักฐานหรือเอกสาร มาแสดง หรือร้องขอให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรพิจารณาดำเนินการใด ๆ



## รหัสสกุลเงินตราและอัตราแลกเปลี่ยน

### รหัสสกุลเงินตรา (Currency Code) ให้บันทึกค่าดังนี้

- รหัสสกุลเงินตรา (Currency Code) ในส่วน Import Declaration Control ให้บันทึกค่ารหัสสกุลเงินตราตามมาตรฐาน หากสินค้ามีหลายสกุลเงินตราในใบขนสินค้าให้ใช้รหัสสกุลเงินตราที่มีอัตราแลกเปลี่ยนสูงสุด

- รหัสสกุลเงินตรา (Currency Code) ในส่วน Import Declaration Control (Invoice) ให้บันทึกค่ารหัสสกุลเงินตราตามมาตรฐาน หากสินค้ามีหลายสกุลเงินตราในใบขนสินค้าให้ใช้รหัสสกุลเงินตราที่มีอัตราแลกเปลี่ยนสูงสุด

- รหัสสกุลเงินตรา (Currency) ในส่วน Import Declaration Detail ให้บันทึกค่ารหัสสกุลเงินตราจริงตามมาตรฐาน

### อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา (Exchange Rate) ให้บันทึกค่า ดังนี้

- ให้บันทึกค่าโดยตรวจสอบกับแฟ้มข้อมูลอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราขาเข้า
- ให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินตราที่มีอัตราแลกเปลี่ยนสูงสุด

### หลักการคำนวณราคาของจากเงินตราต่างประเทศเป็นเงินตราไทย

#### (1) การคำนวณราคาของให้เป็นเงินตราไทย ให้ปฏิบัติดังนี้

- คำนวณตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่กรมศุลกากรประกาศกำหนดสำหรับการนำเข้าและการส่งออก

- ของที่นำเข้า ให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในวันนำเข้า

- ของส่งออก ให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในวันออกใบขนสินค้าให้

(2) การประกาศกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ สำนักมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร จะดำเนินการ ดังนี้

- พิจารณากำหนดอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเงินตราไทย จากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทยในรอบ 7 วัน ก่อนวันประกาศ โดยใช้อัตราซื้อสำหรับการส่งออก และอัตราขายสำหรับการนำเข้า



- ดำเนินการให้มีการประกาศใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศก่อนสิ้นเดือนไม่น้อยกว่า 7 วัน และมีผลใช้ในเดือนถัดไป หากวันประกาศตรงกับวันหยุดราชการ ให้ประกาศในวันทำการถัดไป

- กรณี มีการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับสถานการณ์ทางการเงินหรือในระหว่างเดือนปรากฏว่าอัตราแลกเปลี่ยนของเงินตราต่างประเทศเป็นเงินตราไทยสูงขึ้นหรือลดลงเกินกว่าร้อยละ 10 ของอัตราที่ใช้อยู่ อาจประกาศเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม โดยจะประกาศล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 5 วัน ก่อนวันบังคับใช้

๒) **ฐานะของผู้ซื้อ (Buyer Status)** ต้องบันทึกค่า ดังนี้

- AG = AGENT ตัวแทน
- DI = DISTRIBUTOR ผู้จำหน่าย
- CO = CONCESSIONAIRE ผู้ได้รับสัมปทาน
- MA = MAKER ผู้ผลิต
- OT = OTHER อื่น ๆ

๒) **ฐานะของผู้ขาย/ผู้ส่งของ (Consignor Status)** ต้องบันทึกค่า ดังนี้

- AG = AGENT ตัวแทน
- DI = DISTRIBUTOR ผู้จำหน่าย
- CO = CONCESSIONAIRE ผู้ได้รับสัมปทาน
- MA = MAKER ผู้ผลิต
- OT = OTHER อื่น ๆ

๒) **ระดับการค้าของผู้ขาย (Commercial Level)** ต้องบันทึกค่า ดังนี้

- WO = WHOLESALER ขายส่ง
- RE = RETAIL ขายปลีก





## หลักการรวมรายการของบัญชีราคาสินค้า

๒ เลขที่บัญชีราคาสินค้า (Invoice Number) ให้ระบุค่าตามจริง กรณีการนำเข้าไม่หมดในครั้งเดียวสามารถใช้เลขที่บัญชีราคาสินค้า ในใบขนสินค้าขาเข้าซ้ำได้อีก

๒ ลำดับรายการในบัญชีราคาสินค้า (Invoice Item Number) ให้ระบุค่าตามจริง

- เพื่อเป็นการแจ้งว่ารายการในใบขนสินค้าขาเข้ารายการนี้มาจาก Invoice Number และ Invoice Item Number ไດ

- ในแต่ละรายการของใบขนสินค้าขาเข้าสามารถใช้ Invoice Number และ Invoice Item Number ซ้ำกันได้ เช่น กรณีใช้สิทธิ BOI, ใช้สิทธิ 19 ทวิ, สุทธินำกลับ

๒ หลักการรวมเอกสาร Invoice เป็นข้อมูล Import Declaration Detail

(1) สามารถบันทึกข้อมูลรายละเอียดใบขนสินค้าจัดกลุ่มรายการตามพิกัดศุลกากร (Tariff Code) และรหัสสถิติสินค้า (Statistical Code) เดียวกันรวมกันได้ภายใต้เงื่อนไข ดังนี้

- ชนิดของภาษาอังกฤษ (English Description of Goods) และชนิดของภาษาไทย (Thai Description of Goods) เดียวกัน และ

- ราคาต่อหน่วยเงินต่างประเทศ (Unit Price Foreign) และราคาต่อหน่วยเงินบาท (Unit Price Baht) เท่ากัน และ

- รหัสสกุลเงินตรา (Currency) ตามมาตรฐาน ISO ของแต่ละรายการเหมือนกัน และ

- รหัสประเทศกำเนิด (Origin Country) ตามมาตรฐาน ISO เดียวกัน และ

- ปีที่ผลิตสินค้า (Product Year) เดียวกัน และ

- พิกัดสรรพสามิต (Excise No) รวมถึงปริมาณที่ใช้ในการคำนวณภาษีสรรพสามิต (Excise Quantity) และหน่วยของปริมาณ (Excise Quantity Unit) ตามมาตรฐาน ISO เดียวกัน

- มีรหัสสิทธิพิเศษ (Privilege Code) เดียวกัน และมีประเภทของข้อมูล (Nature of Transaction) เดียวกัน เช่น 11 = เป็นการค้า, 21 = เป็นของแถม/ไม่มีมูลค่าทางการค้า, 90 = รับจ้างทำของ เป็นต้น

(2) ในการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าให้แยกรายการของในส่วน Import Declaration Detail แม้ตามบัญชีราคาสินค้าจะมี Invoice Item Number ซ้ำกัน ในกรณีใช้สิทธิทางภาษีอากรต่างกัน ดังนี้

- เป็นรายการสุทธินำกลับ (Re-Importation Certificate)



- เป็นรายการใช้สิทธิส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- เป็นรายการใช้สิทธิคลังสินค้าทัณฑ์บน (BOND)
- เป็นรายการใช้สิทธิขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ (19 bis)
- เป็นรายการใช้สิทธิส่งกลับไปยังต่างประเทศเพื่อขอคืนอากรตามมาตรา 19 (Re-Export)
- เป็นการใช้สิทธิเขตปลอดอากร (Free Zone : FZ)
- เป็นการใช้สิทธิเขตประกอบการเสรี (I-EA-T Free Zone)
- เป็นรายการขออนุมัติใบขนสินค้าหลายเที่ยวเรือ (Several)
- การใช้สิทธิประโยชน์ การใช้สิทธิยกเว้นอากร ในกรณีอื่น ๆ (ถ้ามี)

(3) หากมีเลขที่ใบขนสินค้าที่อ้างถึง (Reference Declaration Number) และรายการในใบขนสินค้าที่อ้างถึง (Reference Declaration Line Number) ต่างกัน ให้แยกรายการของในส่วน Import Declaration Detail ด้วย

(4) กรณีสินค้าที่นำเข้าเป็น รถยนต์ เหล้า บุหรี่ ไวน์ ห้ามรวมรายการ



## ราคาของในการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า

☞ ราคาของ CIF เงินต่างประเทศ (CIF Value Foreign)

☞ ราคาของ CIF เงินบาท (CIF Value Baht) มีค่าเท่ากับราคาของ CIF เงินต่างประเทศ คูณด้วยอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา

☞ Term หมายถึง เงื่อนไขการซื้อขายตาม Inco Terms

	Loading on truck (carrier)	Export-Customs declaration	Carriage to port of export	Unloading of truck in port of export	Loading charges in port of export	Carriage to port of import	Unloading charges in port of import	Loading on truck in port of import	Carriage to place of destination	Insurance	Import customs clearance	Import taxes
EXW	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
FCA	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
FAS	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No	No	No
FOB	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No	No
CFR	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No
CIF	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	No	No
DAT	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No
DAP	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No
CPT	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No
CIP	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No
DDP	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	Yes	Yes

☞ Incoterms (International Commercial Terms) เป็นข้อกำหนดการส่งมอบสินค้า (Term of Shipment) ระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายที่เป็นสากล ซึ่งกำหนดขึ้นโดยสภาหอการค้าระหว่างประเทศ (International Chamber of Commerce) ได้มีการประชุมบรรดาสมาชิกสภาหอการค้าระหว่างประเทศทุก 10 ปี เพื่อวางหลักเกณฑ์ข้อตกลงในการส่งมอบสินค้าระหว่างประเทศ เริ่มใช้ในปี ค.ศ. 1963 ฉบับปัจจุบันปรับปรุงแก้ไขเมื่อ ค.ศ. 2010 ประกาศใช้เมื่อ 1 มกราคม ค.ศ. 2011 เพื่อให้กฎเกณฑ์ดังกล่าวสอดคล้องกับหลักปฏิบัติทางการค้าระหว่างประเทศ และในประเทศไทยในปัจจุบัน โดยกำหนดให้ขอบเขตของ Incoterms @ 2010 จำกัดอยู่เฉพาะเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาซื้อขาย ในเรื่องการส่งมอบสินค้าที่ขาย ว่าโดยนัยของสินค้า “ที่จับต้องได้” (Tangible Goods) เท่านั้น ไม่รวมถึง “ที่จับต้องไม่ได้”



๒) ข้อตกลงการส่งมอบของในทางการค้าระหว่างประเทศ (International Commercial Terms : Incoterms) ข้อตกลงการส่งมอบของในทางการค้าระหว่างประเทศ เป็นข้อตกลงที่กำหนดโดยหอการค้าระหว่างประเทศ เพื่อใช้แปลความข้อตกลงการค้าต่างประเทศ ให้เกิดความเข้าใจในหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ประกอบด้วยข้อตกลง 4 กลุ่ม จำนวน 11 ข้อตกลง ดังต่อไปนี้

- Group E (การออกจากสถานที่)

(1) EXW (.....name Point within the place of Seller) ย่อจากคำว่า “Ex Works” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาเมื่อ ผู้ขายได้จัดให้สินค้าพร้อมสำหรับการส่งมอบ ณ สถานที่ของผู้ขายเอง (Delivery point) โดยผู้ขายไม่ต้องรับผิดชอบในการขนส่งสินค้าขึ้นยานพาหนะ ไม่ต้องทำพิธีการส่งออก (Customs Clearance) ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้า (Transport) จากสถานที่ของผู้ขายไปยังจุดหมายปลายทาง และความเสี่ยงภัยต่าง ๆ เป็นของผู้ซื้อ

- Group F (การขนส่งหลักไม่ถูกจ่ายโดยผู้ขาย)

(2) FCA (.....name Point within the Place of Shipment) ย่อจากคำว่า “Free Carrier” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับขนส่งที่ระบุโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้รับขนส่งที่เมืองท่าต้นทาง ผู้ขายจะต้องทำพิธีการส่งออก (Customs Clearance) รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและความเสี่ยงภัยระหว่างการขนส่งจากสถานที่ของผู้ขายจนกระทั่งถึงสถานที่ของผู้รับขนส่งรายแรก (Delivery point) ส่วนค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้าและความเสี่ยงภัยต่าง ๆ จากสถานที่ขนส่งสินค้าที่ประเทศต้นทาง ไปยังจุดหมายปลายทาง เป็นของผู้ซื้อ

(3) FAS (.....name Port of Shipment) ย่อจากคำว่า “Free Alongside Ship” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาเมื่อ ผู้ขายได้นำสินค้าไปยังกัปเรือ ณ ท่าเรือต้นทางที่ระบุไว้ (Delivery point) ส่วนค่าใช้จ่ายในการนำของขึ้นเรือ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าความเสี่ยงภัยในการนำของขึ้นเรือและระหว่างการขนส่ง เป็นภาระของผู้ซื้อในทันทีที่สินค้าถูกส่งมอบไปยังกัปเรือ ผู้ขายเป็นผู้ทำพิธีการส่งออกและรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการทำพิธีการส่งออก รวมทั้งการขอใบอนุญาตส่งออกตลอดจนค่าภาษีอากรส่งออก

(4) F.O.B. (.....name Port of Shipment) ย่อมาจากคำว่า “Free on Board” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าข้ามกัปเรือขึ้นไปบนเรือสินค้า ณ ท่าเรือต้นทางที่ระบุไว้ (Delivery point) ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบการทำพิธีการส่งออกด้วย ส่วนค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าเป็นภาระของผู้ซื้อในทันทีที่ของผ่านกัปเรือไปแล้ว



- Group C (การขนส่งหลักถูกจ่ายโดยผู้ขาย)

(5) CFR (.....name Port of Destination) ย่อมาจากคำว่า “Cost and Freight” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าข้ามกาบเรือขึ้นไปบนเรือสินค้า (Delivery point) ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก และจ่ายค่าระวางขนส่งสินค้า ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าเป็นภาระของผู้ซื้อในทันทีที่ของผ่านกาบระวางเรือไปแล้ว

(6) CIF (.....name Port of Destination) ย่อมาจากคำว่า “Cost, Insurance and Freight” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าข้ามกาบเรือขึ้นไปบนเรือสินค้า ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าระวางเรือ และค่าประกันภัยขนส่งสินค้า เพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าจนถึงมือผู้ซื้อให้แก่ผู้ซื้อด้วย

(7) CPT (.....name Point within the Place of Destination) ย่อมาจากคำว่า “Carriage Paid To” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้ผู้รับขนส่งที่ระบุโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้รับขนส่งสินค้าที่เมืองท่าต้นทาง ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออกและจ่ายค่าระวางขนส่งสินค้า ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งความเสี่ยงภัยในการขนส่งเป็นภาระของผู้ซื้อในทันทีที่สินค้าถูกส่งมอบให้แก่ผู้รับขนส่งสินค้าที่เมืองท่าต้นทาง

(8) CIP (.....name Point within the Place of Destination) ย่อมาจากคำว่า “Carriage and Insurance Paid To” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้ผู้รับขนส่งที่ระบุโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้รับขนส่งสินค้าที่เมืองท่าต้นทาง ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าระวางขนส่งสินค้า และค่าประกันภัยขนส่งสินค้า เพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าจนถึงมือผู้ซื้อให้แก่ผู้ซื้อด้วย

- Group D (การมาถึง)

(9) DAT (.....name Point within the Place of Destination) ย่อมาจากคำว่า “Delivered At Terminal” เป็นเทอมใหม่ แทน DEQ (Delivered Ex Quay) DAT สามารถใช้กับการขนส่งแบบใดก็ได้รวมทั้งใช้ได้กับการขนส่งที่มากกว่าหนึ่งรูปแบบในการขนส่ง (Multi Modern Transport) สำหรับการส่งมอบสินค้านั้น ถือว่าผู้ขายได้ส่งมอบสินค้า เมื่อมีการขนถ่ายสินค้าลงจากยานพาหนะที่บรรทุก ไปไว้ยังที่ที่ผู้ซื้อจัดไว้ ณ อาคารขนถ่ายสินค้า ในท่าเรือ หรือปลายทางตามที่ระบุไว้ ผู้ขายรับความเสี่ยงทั้งหมดที่เกี่ยวกับการนำสินค้าไปถึงและการขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเทียบพาหนะขนส่งที่ทำเรือ หรือสถานที่ปลายทางที่ระบุ ผู้ขายต้องผ่านพิธีการเพื่อการส่งออก แต่ไม่มีภาระหน้าที่ผ่านพิธีการเพื่อการนำเข้า ข้าราชการขาเข้าใด ๆ หรือดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าใด ๆ



(10) DAP (.....name Point within the Place of Destination) ย่อจากคำว่า “Delivered At Place” เป็นทอมใหม่แทน DAF (Delivered At Frontier), DES (Delivery Ex Ship), DEQ (Delivered Ex Quay) และ DDU (Delivered Duty Unpaid) ซึ่งทางหอการค้านานาชาติเห็นว่า ทอมเดิมทั้งสี่ทอมดังกล่าวค่อนข้างคล้ายกันมากแตกต่างกันเพียงเล็กน้อย จึงยุบรวมกันเพื่อให้เกิดความสะดวกยิ่งขึ้น และตามข้อมูลเบื้องต้น ผู้ขายตามทอม DAP จะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายต่าง ยกเว้นค่าภาษีและพิธีการนำเข้า และต้องรับผิดชอบต่อความเสี่ยงภัย จนสินค้าถึงจุดหมายปลายทาง ผู้ขายต้องผ่านพิธีการเพื่อการส่งออก แต่ไม่มีภาระหน้าที่ผ่านพิธีการเพื่อการนำเข้า ชำระอากรขาเข้าใด ๆ หรือดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้าใด ๆ

(11) DDP (.....name Point within the Place of Destination) ย่อจากคำว่า “Delivered Duty Paid” เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาที่ต่อเมื่อ ผู้ขายได้จัดให้สินค้าพร้อมส่งมอบ ณ สถานที่ปลายทางของผู้ซื้อ ซึ่งผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าธรรมเนียมส่งสินค้า ค่าประกันภัยขนส่งสินค้า และเป็นผู้รับผิดชอบ ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการนำของลงจากเรือและค่าขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่ผู้ซื้อระบุไว้ จนกระทั่งสินค้าพร้อมส่งมอบ ณ สถานที่ปลายทาง ผู้ขายต้องเป็นผู้ดำเนินการนำเข้าสินค้าให้แก่ผู้ซื้อและเป็นผู้จ่ายค่าภาษีนำเข้าแทนผู้ซื้อด้วย

๒ Total Invoice หมายถึง ยอดเงินรวมของราคาสินค้าตามบัญชีราคาสินค้าเป็นเงินบาท

- ทุกรายการในใบขนสินค้ารวมกันแล้วสามารถจะเท่ากับหรือไม่เท่ากับ Total Invoice ในส่วนควบคุม ได้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขการซื้อขาย ตัวอย่างเช่น ข้อมูลในเอกสารบัญชีราคาสินค้า Total Invoice = 20,000 Term CIF แต่ Unit Price ส้าแดงราคาเป็น Term FOB โดยให้บันทึกข้อมูลตามจริง ดังนั้น Total Invoice ส่วน Control = Term CIF และ Unit Price ให้ใส่ข้อมูลตาม Term FOB ได้ มีผลให้ จำนวนเงินของแต่ละรายการเงินบาท ตามเอกสาร Invoice รวมกันทุกรายการ <> Total Invoice ใน Control

๒ ส่วนลด (Discount)

(1) ที่สามารถหักออกจากราคาซื้อขายได้ ได้แก่

- ส่วนลดเงินสด (CASH DISCOUNT) เป็นส่วนลดที่ผู้ขายลดให้เนื่องจากการชำระเงินเป็นเงินสดหรือชำระเงินภายในระยะเวลาที่กำหนด

- ส่วนลดปริมาณ (QUANTITY DISCOUNT) เป็นส่วนลดที่ผู้ขายลดให้สำหรับการซื้อในปริมาณสูงในช่วงระยะเวลาหนึ่ง

- ส่วนลดทางการค้า (TRADE DISCOUNT) เป็นส่วนลดสำหรับการค้าที่แตกต่างกัน เช่น ขายส่ง ขายปลีก หรือผู้บริโภครายสุดท้าย



(2) กรณีส่วนลดอื่น ๆ นอกจากข้อ (1) ข้างต้น

- ในการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าให้ระบุค่า “Y” ในช่อง “Assessment request code” “มี ปัญหาพิกัด ราคา พบเจ้าหน้าที่ ที่ท่าหรือที่ ที่นำเข้า”

- พบเจ้าหน้าที่ ณ หน่วยบริการท่า หรือที่ หรือสนามบินที่นำของเข้า เพื่อยื่นหลักฐานหรือเอกสาร จากผู้ขายมาแสดงให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรพิจารณาว่ามีเหตุผลเพียงพอและสมควรจะรับส่วนลดนั้นได้หรือไม่

- หากผู้นำของเข้าไม่สามารถยื่นเอกสารหลักฐานหรือเอกสารจากผู้ขายมาแสดง ในขณะการ ตรวจสอบพิกัด ราคา และของได้ และประสงค์จะนำของออกจากอาคารศุลกากรไปก่อน ให้ผู้นำของเข้าวางเงิน เพิ่มเติมเป็นประกันให้ครบจำนวนสูงสุดของอากรที่พึงต้องเสีย

- เจ้าหน้าที่ศุลกากรหน่วยบริการ จะเสนอผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรพิจารณาอนุมัติ หรือ นายด่านศุลกากร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย เพื่อขอหักส่วนลดหรือขอวางประกันแล้วแต่กรณี

(3) กรณีผู้นำของเข้าไม่มีหลักฐานหรือเอกสารอื่นจากผู้ขายมาแสดง ให้กำหนดราคาศุลกากรโดยไม่มี ส่วนลด

## ๒) ค่าบำเหน็จตัวแทนจากการขายและค่านายหน้า

(1) ค่าบำเหน็จตัวแทนจากการขาย (Selling Commission) หมายถึง ผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินที่ ผู้ขายจ่ายให้แก่บุคคลหรือนิติบุคคลผู้เป็นตัวแทนของตนในการขายของที่นำเข้า ทั้งนี้ ไม่รวมถึงค่าบำเหน็จตัวแทน จากการซื้อ (Buying Commission)

(2) ค่านายหน้าหรือค่าคนกลาง (Brokerage) หมายถึง ผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินที่ผู้ขายและหรือผู้ซื้อจ่าย ให้แก่บุคคลหรือนิติบุคคลผู้เป็นตัวกลางในการติดต่อซื้อขายจนสำเร็จ ค่าธรรมเนียมหรือค่านายหน้าเป็นผลตอบแทนที่ เกี่ยวข้องกับ “คนกลาง” ซึ่งทำงานโดยอิสระไม่ใช่ลูกจ้างหรือพนักงานของผู้ซื้อหรือผู้ขาย

(3) ในการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า

(3.1) ในกรณีที่ผู้นำของเข้ามีหลักฐานการชำระค่าบำเหน็จตัวแทนจากการขายให้นำมารวมไว้ เป็นราคาศุลกากร

(3.2) กรณีไม่มีหลักฐานการชำระค่าบำเหน็จตัวแทนหรือค่านายหน้า หรือหลักฐานการซื้อ ขายของผู้นำของเข้า ให้บวกเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ของราคาซื้อขายตามเงื่อนไขการส่งมอบที่ระบุไว้ใน Invoice สำหรับ กรณี ดังต่อไปนี้

- บัญชีราคาสินค้าระบุชื่อผู้นำของเข้าและผู้ซื้อเป็นคนละรายกัน



- ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading:B/L) หรือบัญชีราคาสินค้า (Invoice) สำแดง Sold To และ Ship To เป็นชื่อคนละบริษัท

- ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading:B/L) หรือบัญชีราคาสินค้า (Invoice) สำแดง Consignee เป็นชื่อผู้นำเข้าแต่ Notify Party เป็นชื่ออีกบริษัทหนึ่ง ยกเว้นกรณีเป็นชื่อธนาคาร หรือตัวแทนเรือ หรือผู้รับจัดการขนส่ง

- มีการชำระเงินผ่านบุคคลที่สาม เว้นแต่ กรณีบริษัทในเครือหรือบริษัทที่มีธุรกิจที่เกี่ยวข้องหรือมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจการค้าระหว่างกัน ซึ่งได้มอบหมายให้ศูนย์บริหารเงินทำหน้าที่บริหารจัดการเงินตราต่างประเทศแทนตน

- มีบุคคลหลายฝ่ายเกี่ยวข้องในการซื้อขาย

(3.3) กรณีตามข้อ (3.2) หากผู้นำของเข้ายืนยันว่าไม่มีการชำระค่าบำเหน็จตัวแทนหรือค่านายหน้า หรือมีแต่ได้มีการรวมไว้เป็นส่วนหนึ่งของราคาแล้ว

- ในการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าให้ระบุค่า “Y” ในช่อง “Assessment Request Code” “มีปัญหาพิกัด ราคา พบเจ้าหน้าที่ ที่ท่าหรือที่ ที่นำเข้า”

- พบเจ้าหน้าที่ ณ หน่วยบริการท่า หรือที่ หรือสนามบินที่นำของเข้า เพื่อยืนยันหลักฐานหรือเอกสารจากผู้ขายมาแสดงให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรพิจารณาว่า การซื้อขายไม่มีการชำระค่าบำเหน็จตัวแทนจากการขาย หรือมีแต่นำมารวมไว้เป็นราคาศุลกากรแล้ว

### ๒ ค่าสิทธิและค่าธรรมเนียมใบอนุญาต (Royalties and License Fees)

(1) ค่าสิทธิและค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจะต้องนำมารวมไว้เป็นราคาศุลกากร

(2) ในกรณีที่ค่าสิทธิและค่าธรรมเนียมใบอนุญาตนั้นมีความเกี่ยวข้องกับของที่นำเข้าซึ่งผู้ซื้อต้องชำระโดยตรงหรือทางอ้อมอันเนื่องมาจากเป็นเงื่อนไขของการขายของที่นำเข้าเท่าที่ค่าสิทธิและค่าธรรมเนียมใบอนุญาตนั้นยังไม่ได้รวมไว้ในราคาที่ชำระจริงหรือราคาที่จะต้องชำระในการนำค่าสิทธิและค่าธรรมเนียมใบอนุญาตมารวมไว้ในราคาที่ชำระจริงหรือราคาที่จะต้องชำระ

(3) ในการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าให้ระบุค่า “Y” ในช่อง “Assessment Request Code” “มีปัญหาพิกัด ราคา พบเจ้าหน้าที่ ที่ท่าหรือที่ ที่นำเข้า”





(4) กรณีมีเอกสารสัญญา ข้อตกลง ข้อผูกพัน หรือหลักฐานอื่นอันเกี่ยวกับค่าสิทธิและค่าธรรมเนียมใบอนุญาต ระบุค่าสิทธิและค่าธรรมเนียมใบอนุญาตอย่างชัดเจนและสามารถคำนวณได้ ให้นำค่าสิทธิและค่าธรรมเนียมใบอนุญาตนั้นมารวมไว้เป็นราคาศุลกากร

(5) กรณีมีเอกสารสัญญา ข้อตกลง ข้อผูกพัน หรือหลักฐานอื่นอันเกี่ยวกับค่าสิทธิและค่าธรรมเนียมใบอนุญาต ระบุค่าสิทธิและค่าธรรมเนียมใบอนุญาตอย่างชัดเจน แต่ยังไม่สามารถคำนวณได้ในขณะจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า

(5.1) ให้ผู้นำของเข้าประมาณการค่าสิทธิที่ต้องชำระสำหรับแต่ละรอบบัญชีโดยใช้ฐานค่าสิทธิที่ยังมิได้หักภาษี ณ ที่จ่ายของรอบบัญชีที่ผ่านมา มาคาดการณ์การขายในรอบบัญชีปัจจุบันว่าน่าจะมียอดขายเป็นจำนวนเท่าใด เพื่อนำมาคำนวณหาประมาณการค่าสิทธิที่จะต้องชำระสำหรับรอบบัญชีนี้ โดยคำนวณเป็นอัตราร้อยละของราคา CIF แล้วนำไปบวกเพิ่มในราคา CIF เป็นราคาศุลกากร

(5.2) ในการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าให้ระบุค่า “หากชำระอากรเกินประสงค์จะขอคืนอากร” ในช่อง “Remark”

(6) กรณีที่ผู้นำของเข้าทราบว่ามีความสิทธิ แต่ไม่สามารถคำนวณค่าสิทธิได้ หรือสัญญาซื้อขายระบุค่าสิทธิไว้ไม่ชัดเจน

(6.1) ให้ผู้นำของเข้าวางประกันเพิ่มโดยคำนวณค่าสิทธิที่จะต้องวางประกันจากยอดขายสุทธิของรอบบัญชีที่ผ่านมา

(6.2) ในการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าให้ระบุค่า “หากชำระอากรเกินประสงค์จะขอคืนอากร” ในช่อง “Remark”

(7) กรณีที่มีการชำระค่าสิทธิในกรณีอื่น ๆ

(7.1) ในการจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าให้ระบุค่า “มีค่าสิทธิ หากชำระอากรเกินประสงค์จะขอคืนอากร” ในช่อง “Remark”

(7.2) พบเจ้าหน้าที่ ณ หน่วยบริการท่า หรือที่ หรือสนามบินที่นำของเข้า เพื่อยื่นหลักฐานหรือเอกสารมาแสดงให้เห็นหน้าที่ศุลกากรพิจารณากำหนดวงเงินประกัน

(8) ให้ผู้นำของเข้ายื่นใบสรุปยอดรวมค่าสิทธิต่อหน่วยงานบริการ ณ ท่า หรือที่ หรือสนามบินที่นำของเข้า ภายใน 30 วันนับแต่วันครบงวดการชำระค่าสิทธิ



(9) เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะดำเนินการตรวจสอบและประเมินราคาใหม่และบันทึกผลรายละเอียดของการประเมินราคาและค่าภาษีอากรที่ขาดหรือเกินไว้ในใบขนสินค้าขาเข้า โดยจัดทำข้อมูล Reassessment

(10) กรณีชำระค่าภาษีอากรไว้ขาด ให้ดำเนินการออกแบบแจ้งการประเมินอากรขาเข้าภาษีสรรพสามิต และภาษีมูลค่าเพิ่ม (แบบ กศก.115) และแจ้งให้ผู้นำเข้าชำระค่าภาษีอากรพร้อมเงินเพิ่มให้ครบถ้วน

(11) กรณีชำระค่าภาษีอากรไว้เกิน ให้ส่งเรื่องไปยังหน่วยงานที่มีหน้าที่พิจารณาคืนเงินอากรพิจารณาดำเนินการต่อไป

(12) การดำเนินงานในการประเมินอากรใหม่ กรณีอากรเกินหรืออากรขาดไม่ต้องส่งเรื่องให้หน่วยงานคดีพิจารณาความผิดกับผู้นำเข้า

#### ๖) ค่าประกันภัย ค่าขนส่งของ ค่าขนของลง ค่าขนของขึ้น หรือ ค่าจัดการต่าง ๆ

(1) กรณีบัญชีราคาสินค้า (Invoice) รายใดไม่มีค่าประกันภัย (Insurance) หรือไม่มีเอกสารหลักฐานการจ่ายค่าประกันภัยให้บวกค่าประกันภัยขึ้นอีกร้อยละ 1 ของราคา FOB

(2) กรณีบัญชีราคาสินค้า (Invoice) รายใดไม่มีค่าขนส่งของ (Freight) หรือไม่มีเอกสารหลักฐานการจ่ายค่าขนส่งของให้ดำเนินการดังนี้

(2.1) การนำเข้าทางเรือและทางบกให้บวกค่าขนส่งเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 10 ของราคา FOB

(2.2) การนำเข้าทางอากาศยานให้บวกค่าขนส่งทางอากาศยานเข้ากับราคาของ และค่าประกันภัย เป็นเกณฑ์ในการคำนวณค่าภาษีอากรดังนี้

- ให้ใช้ค่าขนส่งตามที่ปรากฏในต้นฉบับ HAWB (House Air Waybill) จากท่าต้นทางบรรทุก ซึ่งได้รับการรับรองจากบริษัทผู้ดำเนินการคลังสินค้าอนุมัติ

- หากไม่ปรากฏค่าขนส่งในต้นฉบับ HAWB หรือไม่มีต้นฉบับ HAWB ให้ใช้ค่าขนส่งที่ปรากฏใน MAWB (Master Air Waybill)

- หากไม่ปรากฏค่าขนส่งของในต้นฉบับ HAWB หรือไม่มีต้นฉบับ HAWB หรือไม่ปรากฏค่าขนส่งของใน MAWB ให้ใช้อัตราเฉลี่ยค่าขนส่งของตาม Full IATA Rate ตามหนังสือ The Thai Cargo Tariff

- ค่าขนส่งของสำหรับของเร่งด่วน ไม่ว่าจะนำเข้าโดยมีผู้โดยสารนำพาหรือไม่ก็ตามค่าระวางบรรทุกที่ใช้ในการคำนวณเงินอากร ให้ใช้ตามที่ปรากฏในบัญชีราคาสินค้า หรือหลักฐานการจ่ายค่าขนส่งของดังกล่าว หากไม่ปรากฏค่าระวางบรรทุกในบัญชีราคาสินค้าหรือหลักฐานการจ่ายค่าขนส่งของดังกล่าว ให้ใช้อัตราเฉลี่ยค่าขนส่งของตาม ZONE ที่กรมศุลกากรอนุมัติให้ใช้สำหรับสินค้าเร่งด่วนเป็นเกณฑ์ในการคำนวณ ค่าภาษีอากร



- ของที่นำเข้าทางอากาศยาน แต่มีบัญชีราคาสินค้า (INVOICE) ส้าแดงราคารวมค่าขนส่งทางอากาศยานเท่ากับราคารวมค่าขนส่งที่นำเข้าทางเรือ ในกรณีเช่นนี้ การกำหนดราคาให้หักค่าขนส่งทางเรือออกเสียจากราคาดังกล่าว แล้วบวกค่าขนส่งทางอากาศยานที่ผู้ขายหรือผู้ส่งออกได้ชำระไป หากไม่ทราบค่าขนส่งทางเรือที่จะคำนวณหักออกได้ ให้หักค่าขนส่งของทางเรือออกในอัตราร้อยละ 10 ของราคาของ

(2.3) การนำเข้าทางไปรษณีย์ ให้บวกค่าขนส่งตามอัตราไปรษณียากรสำหรับพัสดุไปรษณีย์ระหว่างประเทศของบริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด ที่ใช้อยู่ในขณะนำเข้า

(3) บัญชีราคาสินค้า (INVOICE) ที่ยังไม่รวมค่าขนส่งของลง ค่าขนส่งของขึ้น หรือค่าจัดการต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งของมายังท่าหรือที่ที่นำเข้าของเข้า แต่ข้อตกลงการส่งมอบของได้กำหนดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ไว้ให้นำค่าใช้จ่ายดังกล่าวบวกราคาซื้อขายตามเอกสารหลักฐานที่มีการชำระจริง

(4) กรณีบัญชีราคาสินค้า (INVOICE) เป็นราคา EXW (Ex-Works), FCA (Free Carrier), FAS (Free Alongside Ship) หากปรากฏว่า ไม่มีเอกสารหลักฐานมาขึ้นแสดง ต้องบวกเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 3 ของราคา EXW, FCA, FAS โดยให้ถือเป็นราคา FOB

☞ เงื่อนไขการชำระเงิน (Term of Payment Code) ให้บันทึกค่าตามจริง เช่น

- D/P = Documents against Payment
- D/A = Documents against acceptance
- L/C = Documentary Letter of Credit

☞ วิธีการชำระเงินค่าภาษีอากร (Payment Method) มีค่าได้ดังต่อไปนี้

- A = ชำระที่กรมศุลกากร
- H = ชำระผ่านธนาคาร
- L = ไม่มีการชำระ

☞ วิธีการวางประกัน (Guarantee Method) มีค่าได้ดังต่อไปนี้

- A = วางประกันที่กรมศุลกากร
- H = วางประกันผ่านธนาคาร
- L = ไม่มีการวางประกัน



๒) ประเภทการวางประกัน (Guarantee Type) มีค่าได้ดังต่อไปนี้

- C = เงินสด
- B = หนังสือธนาคารค้ำประกัน
- E = e-Guarantee Deposit
- M = หนังสือราชการ

๒) ประเภทของการทำธุรกรรม (Nature of Transaction) ให้ระบุค่าได้ ดังต่อไปนี้

- 11 = เป็นการค้า
- 21 = เป็นของแถม/ไม่มีมูลค่าทางการค้า
- 90 = รับจ้างทำของและอื่น ๆ



## พิกัดศุลกากร

๒ พิกัดศุลกากร (Tariff Code) ให้ระบุรหัสประเภทพิกัดย่อยของของ จำนวน 8 หลัก ตามที่จำแนกและกำหนดไว้ในพิกัดอัตราอากร ภาค 2 ท้ายพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร

๒ รหัสสถิติสินค้า (Statistical Code) รหัสสถิติ จำนวน 3 หลัก

- ให้ระบุตามประเภทพิกัดย่อยของของนั้น
- กรณีกรมศุลกากรจำแนกและกำหนดประเภทไว้หลายรหัสสถิติสินค้า ให้ระบุรหัสสถิติสินค้าตามชนิดของและเกณฑ์ปริมาณที่ต้องใช้เก็บอากรที่จำแนกไว้เป็นการเฉพาะ

๒ ลำดับอัตราอากรของพิกัดศุลกากรขาเข้า (Tariff Sequence)

- ให้ระบุลำดับอัตราอากรของพิกัดอัตราศุลกากรขาเข้า จำนวน 5 หลัก
- ใช้ประเภทพิกัดศุลกากรและรหัสสิทธิพิเศษ ในการค้นหาลำดับอัตราอากรของพิกัดศุลกากร

๒ รหัสสิทธิพิเศษ (Privilege Code) จำนวน 3 หลัก

- ให้ระบุค่าตามเกณฑ์สิทธิที่ได้รับในการชำระค่าภาษีอากรขาเข้า
- รหัสสิทธิให้ระบุค่าตามที่กรมศุลกากรประกาศกำหนดไว้