

ຜົນການສຶກສາ ກ່ຽວກັບການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງ ອອກສິນຄ້າຜ່ານແດນ ສສ ຫວຽດນາມ ແລະ ຣາຊາອານາຈັກໄທ

ສຳລັບ

ກົມການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ

ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ



ບົດລາຍງານ

ມັງກອນ 2019

ສາລະບານ

ສາລະບານ.....	1
ສັງລວມຜົນການຄົ້ນຄວ້າ.....	3

1. ບົດນຳ	6
2. ວິທີສຶກສາ.....	7
2.1 ຂອບເຂດ.....	7
2.2 ໄລຍະເວລາ.....	7
2.3 ວິທີການວິເຄາະຂໍ້ມູນ	8
3. ຂໍ້ກຳນົດ, ກົດໝາຍ ແລະ ສິນທິສັນຍາ	10
3.1 ສິນທິສັນຍາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ.....	10
3.2 ກົດໝາຍແຫ່ງຊາດ	12
4. ການຄ້າຜ່ານແດນໃນທາງປະຕິບັດ.....	15
4.1 ການນຳເຂົ້ານໍ້າມັນປາມ ຜ່ານແດນ ປະເທດໄທ	15
4.2 ການສົ່ງອອກມັນຕົ້ນຜ່ານແດນປະເທດໄທ	18
4.3 ການສົ່ງອອກແຮ່ທາດຜ່ານ ປະເທດ ຫວຽດນາມ	20
4.4 ການນຳເຂົ້າສັດ ແລະ ໝາກໄມ້ ຈາກ ປະເທດໄທ ໄປຍັງ ຫວຽດນາມ ໂດຍຜ່ານແດນ ສປປ ລາວ.....	22
5. ສະຫຼຸບ	24
6. ຂໍ້ແນະນຳ.....	25
1.1. ສິນທິສັນຍາ ສອງຝ່າຍ.....	28
1.2 ສິນທິສັນຍາໃນພາກພື້ນ ແລະ ຫຼາຍຝ່າຍ	28
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ II ກົດໝາຍ ແລະ ຂໍ້ຕົກລົງຂອງ ສປປ ລາວ ທີ່ກ່ຽວກັບບົດສຶກສານີ້.....	36
2.1 ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ	36
2.1.1 ການຜ່ານແດນ	36
2.2 ການສົ່ງອອກ	45
2.2.1 ສົ່ງອອກມັນຕົ້ນໄປ ຮາຊະອານາຈັກໄທ.....	45
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ III ກົດໝາຍ ແລະ ຂໍ້ຕົກລົງຂອງ ປະເທດໄທ ແລະ ສສ ຫວຽດນາມ ທີ່ກ່ຽວກັບບົດສຶກສານີ້.....	46
3.1 ປະເທດໄທ.....	46
3.2 ສສ ຫວຽດນາມ	51

ສັງລວມຜົນການສຶກສາ

ສປປ ລາວ ເປັນປະເທດໜຶ່ງທີ່ໄດ້ຮ່ວມລົງນາມ ໃນສົນທິສັນຍາຫຼາຍສະບັບກັບບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງ ວ່າດ້ວຍການດຳເນີນວຽກງານທີ່ຕິດພັນກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ. ບັນດາສົນທິສັນຍາດັ່ງກ່າວ, ຖ້າໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງເຕັມສ່ວນຈະຊ່ວຍເພີ່ມຄວາມວ່ອງໄວ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຕົ້ນທຶນທາງດ້ານການຄ້າ ໃຫ້ແກ່ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດຂອງ ສປປ ລາວ. ໃນການປະຕິບັດງານຕາມເນື້ອໃນຂອງສົນທິສັນຍາ ກໍ່ຍັງມີອຸປະສັກທີ່ເກີດຈາກຫຼາຍປັດໄຈ, ເປັນຕົ້ນແມ່ນຄວາມສາມາດທາງດ້ານພະນັກງານລັດຖະກອນ ໃນຂະແໜງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບວຽກງານການຄ້າຜ່ານແດນ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຜູ້ຄ້າຍັງປະສົບກັບບັນຫາທາງດ້ານການບໍລິຫານລັດ ແລະ ລະບຽບການ ໃນເວລາຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.

ລາຍລະອຽດຂອງຜົນການສຶກສາ ມີດັ່ງນີ້:

- ສໍາລັບລາຍການສິນຄ້າທີ່ເປັນຈຸດສຸມ ໃນການສຶກສານີ້ເຫັນວ່າ ມີຂໍ້ຮຽກຮ້ອງໃນການແຈ້ງພາສີ ແລະ ການກວດກາ ຢູ່ດ່ານຊາຍແດນທັງ 3 ຈຸດໄດ້ແກ່: 1) ຊາຍແດນຂອງ ສປປ ລາວ, 2) ຊາຍແດນຂອງປະເທດທີ່ຜ່ານແດນ 3) ທ່າເຮືອຂາອອກ.
- ໃນລະຫວ່າງການສໍາພາດ, ຜູ້ຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ ໄດ້ລາຍງານວ່າ ບໍ່ເຄີຍພົບບັນຫາຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນໃນ ປະເທດໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ. ເພາະວ່າ ພວກເຂົາໄດ້ຈ້າງໃຫ້ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີເປັນຜູ້ດຳເນີນຕາມຂັ້ນຕອນການຂົນສົ່ງຜ່ານສິນຄ້າແດນໃນປະເທດໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ, ເຊິ່ງຜູ້ຄ້າດັ່ງກ່າວບໍ່ໄດ້ຮັບຮູ້ເຖິງບັນຫາດ້ວຍຕົນເອງ.
- ນອກນັ້ນ, ຜູ້ຄ້າຍັງໄດ້ຊີ້ແຈງອີກວ່າ ຍັງມີການບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ຂົນສົ່ງນໍ້າມັນປາມຜ່ານດິນແດນຂອງປະເທດໄທ. ແຕ່ມີບາງຂໍ້ຄິດເຫັນທີ່ກົງກັນຂ້າມກັນວ່າ ການຫ້າມດັ່ງກ່າວບໍ່ມີຢູ່ຈິງ. ຊຶ່ງບັນຫາດັ່ງກ່າວໄດ້ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການສຶກສາເພີ່ມຕື່ມເພື່ອຊີ້ແຈງ ເນື່ອງຈາກ ທີມງານຄົ້ນຄວ້າບໍ່ໄດ້ຊີ້ແຈງເຖິງບັນດາກົດໝາຍ ຫຼື ຂໍ້ກຳນົດຕ່າງໆຂອງຝ່າຍປະເທດໄທ ທີ່ຕິດພັນກັບບັນຫາການຫ້າມຂົນສົ່ງນໍ້າມັນປາມຜ່ານແດນ.. ໃນໄລຍະຂອງການຄົ້ນຄວ້າ ຍັງໄດ້ລະບຸໃຫ້ຮູ້ອີກວ່າຂະແໜງການນໍ້າມັນປາມຂອງໄທແມ່ນມີລັດຖະບານແຫ່ງປະເທດໄທເຂົ້າມາມີສ່ວນຮ່ວມ.
- ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດໄດ້ລາຍງານວ່າ ການປ່ຽນພາລະບົດບາດໃນການຄຸ້ມຄອງແຜນການນໍາເຂົ້າ (Master List) ເຊິ່ງເມື່ອກ່ອນແມ່ນຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸມັດຈາກ ກະຊວງ ການເງິນ (ກຊງ) ປັດຈຸບັນແມ່ນໜ້າທີ່ຂອງ ກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ (ກຊຜທ). ທັງນີ້ໄດ້ສ້າງຄວາມຊັກຊ້າເສຍເວລາໃນການລໍຖ້າອະນຸມັດ ແລະ ກາຍເປັນອຸປະສັກໃຫ້ແກ່ຜູ້ຄ້າທີ່ສໍາຄັນ, ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ບັນຫາດັ່ງກ່າວກໍ່ຍັງບໍ່ທັນມີຜົນກະທົບຕໍ່ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ.
- ເນື່ອງຈາກ ຂໍ້ຈຳກັດໃນການເຂົ້າເຖິງຂອງລົດບັນທຸກທີ່ບໍ່ແມ່ນຂອງຝ່າຍປະເທດໄທ ໃນການນໍາໃຊ້ເສັ້ນທາງຄົມມະນາຄົມທາງບົກຂອງປະເທດໄທ, ຜູ້ຄ້າ ສປປ ລາວຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຈ້າງ ລົດບັນທຸກຝ່າຍໄທເປັນຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າແທນ. ຜູ້ຄ້າທີ່ດຳເນີນການຂົນສົ່ງມັນຕົ້ນລາຍງານວ່າ ພາຫະນະຂົນສົ່ງໄທໄດ້ຮັບການອະນຸຍາດໃນການເຄື່ອນໄຫວຢູ່ໃນ ສປປ ລາວໄດ້ສູງສຸດ 3 ວັນເທົ່ານັ້ນ.
 - ຖ້າວ່າ ຜູ້ຄ້າມັນຕົ້ນມີປະລິມານການຂົນສົ່ງທີ່ຫຼາຍ, ລະບຽບການທີ່ກຳນົດໃຫ້ຜຽງ 3 ວັນ ແມ່ນຈະກາຍເປັນອຸປະສັກໃຫ້ແກ່ການດຳເນີນການຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ.
 - ຂໍ້ຈຳກັດດັ່ງກ່າວນີ້ບໍ່ມີຄວາມສອດຄ່ອງຕາມເນື້ອໃນທີ່ລະບຸໄວ້ໃນສົນທິສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂ້າມແດນ ໃນຂອບຮ່ວມມືອະນຸພາກຝື່ນແມ່ນໍ້າຂອງ (CBTA *Early Harvest*) ທີ່ລົງນາມໃນປີ 2018 ໄດ້ກຳນົດໄວ້ວ່າ ອະນຸຍາດໃຫ້ພາຫະນະຂົນສົ່ງສາມາດເຄື່ອນໄຫວວຽກງານໃນປະເທດໃດໜຶ່ງ

ງໄດ້ເຖິງ 30 ວັນ; ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ ທີມງານຄົ້ນຄວ້າໄດ້ແຈ້ງໃຫ້ຮູ້ວ່າ ສັນຍາສະບັບດັ່ງກ່າວແມ່ນຍັງບໍ່ທັນມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເທື່ອ.

- ຜູ້ຄຳມັ້ນຕົ້ນໄດ້ລາຍງານໃຫ້ເຫັນເຖິງບັນຫາທີ່ບໍ່ມີຄວາມສອດຄ່ອງກັບລະບຽບ ແລະ ຂໍ້ກຳນົດກ່ຽວກັບນ້ຳໜັກຂອງພາຫະນະຂົນສົ່ງ ວ່າປະເທດໄທ ໄດ້ມີການກຳນົດນ້ຳໜັກຂອງພາຫະນະຂົນສົ່ງ ຄື: ສ່ວນຫົວຂອງລົດບັນທຸກແມ່ນນ້ຳໜັກບໍ່ເກີນ 25 ໂຕນ ແລະ ຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າແມ່ນ 25 ໂຕນ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມກັນ, ສປປ ລາວ ແມ່ນບັນທຸກໄດ້ 23 ໂຕນ ແລະ 27 ໂຕນຕາມລຳດັບ. ຍ້ອນແນວນັ້ນ, ພາຫະນະຂົນສົ່ງທີ່ຖືກຕາມລະບຽບກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນຈະບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃນການເຄື່ອນໄຫວໃນດິນແດນຂອງ ປະເທດໄທ ແລະ ກາຍເປັນບັນຫາການຂົນສົ່ງຢູ່ຕາມຈຸດຊາຍແດນ.
 - ສິນທິສັນຍາສາກົນວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນທີ່ມີຢູ່ໃນປັດຈຸບັນປະກອບມີ ບົດບັນຍັດກ່ຽວກັບນ້ຳໜັກຂອງລົດບັນທຸກຜ່ວງ (ເຊັ່ນວ່າ: *CBTA, ມາດຕາ 13: ຂໍ້ຮຽກຮ້ອງທາງເຕັກນິກ*). ລະບຸໄວ້ວ່າ ປະເທດທີ່ເປັນຈຸດຜ່ານແດນຂອງສິນຄ້າ (Host country), ທີ່ບໍ່ແມ່ນປະເທດຕົ້ນທາງ ແມ່ນມີສິດກຳນົດນ້ຳໜັກຂອງພາຫະນະຂົນສົ່ງ.
 - ການກຳນົດນ້ຳໜັກຂອງພາຫະນະຂົນສົ່ງໃນ ປະເທດຫວຽດນາມ ແມ່ນບໍ່ພົບບັນຫາ.
- ເຈົ້າໜ້າທີ່ປະຈຳທ່າເຮືອບາງກອກ ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ສິ່ງອອກແບັງມັນຕົ້ນ. ຜູ້ຄຳລະບຸໃຫ້ຮູ້ວ່າ ການຫ້າມດັ່ງກ່າວແມ່ນເນື່ອງຈາກຄວາມກັງວົນບັນຫາທາງສິ່ງແວດລ້ອມ (ເຊັ່ນວ່າ: ຂີ້ຝຸ່ນຈຳນວນຫຼາຍເກີນໄປ ໄດ້ສົ່ງຜົນກະທົບເຖິງເຂດທີ່ມີປະຊາຊົນອາໄສຢູ່). ອຳນາດການປົກຄອງເທດສະບານ ຈຶ່ງໄດ້ໃຊ້ມາດຕະການໃນການແກ້ໄຂບັນຫາດັ່ງກ່າວ; ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ທີມງານຄົ້ນຄວ້າ ຍັງບໍ່ສາມາດລະບຸໄດ້ເຖິງລະບຽບການຂອງອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່າວເຖິງກັບບັນຫາລະອອງຝຸ່ນທີ່ເກີດຈາກແບັງມັນຕົ້ນ. ປັດຈຸບັນຜູ້ສິ່ງອອກແບັງມັນຕົ້ນຕ້ອງນຳໃຊ້ທ່າເຮືອ ແຫຼມສະບັງແທນທ່າເຮືອກຸງເທບ.
- ໃນບັນດາທ່າເຮືອຂອງປະເທດໄທ, ພາຫະນະຂົນສົ່ງຂອງຕ່າງປະເທດ ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ເຂົ້າສາງສິນຄ້າ. ເຊິ່ງທາງທີມງານສຶກສາບໍ່ສາມາດເອົາສຳເນົາເອກະສານທີ່ຕິດພັນກັບຂໍ້ກຳນົດຂອງຝ່າຍປະເທດໄທໄດ້.
- ພາຫະນະຂົນສົ່ງທີ່ບັນທຸກແຮ່ທາດເພື່ອການສິ່ງອອກໄດ້ພົບກັບບັນຫາຄວາມລ່າຊ້າທີ່ດ່ານຊາຍແດນຂອງປະເທດຫວຽດນາມ ປະມານ 1 ອາທິດ. ທັງນີ້ອາດມີສາເຫດມາຈາກການຂາດການຈີ່ແຈ້ງ ແລະ ຄວາມໂປ່ງໃສຂອງຂັ້ນຕອນ, ເອກະສານທີ່ຮຽກຮ້ອງ ແລະ ຄ່າພັນທະທີ່ຕ້ອງຈ່າຍ.
- ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂັ້ນແຂວງໄດ້ເຂົ້າມາມີສ່ວນຮ່ວມກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ. ພວກເຂົາອາດກຳນົດລະບຽບ ການ ແລະ ຂໍ້ຮຽກຮ້ອງສະເພາະທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ຕາມແຕ່ລະຈຸດຊາຍແດນ (ເຊິ່ງແຍກອອກຈາກຂັ້ນສູນກາງ) ເນື່ອງຈາກແຜນ ແລະ ເປົ້າໝາຍການເກັບລາຍຮັບປະຈຳປີຂອງແຂວງ. ລະບຽບການ ແລະ ຂໍ້ຮຽກຮ້ອງດັ່ງກ່າວໄດ້ສ້າງຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃຫ້ແກ່ຜູ້ຄຳໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ ລວມທັງ ເປັນການສ້າງເງື່ອນໄຂໃຫ້ມີການເກັບຄ່າທຳນຽມເພີ່ມເຕີມທີ່ບໍ່ເປັນທາງການ.
- ຂັ້ນຕອນການໜີບກົວ ແລະ ການກວດກາຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ມີລັກສະນະຊ້ຳຊ້ອນ ເຊັ່ນວ່າ ການປະຕິບັດງານຢູ່ສາງສິນຄ້າ ແລະ ຢູ່ຈຸດຊາຍແດນ.
- ຝ່າຍຫວຽດນາມຈະຮຽກເກັບຄ່າທຳນຽມພາຫະນະຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດສຳລັບສິນຄ້າບາງປະເພດ ເຊັ່ນ: ແຮ່ທາດ ຊຶ່ງປະກົດວ່າເປັນການລະເມີດຫຼັກການທີ່ບໍ່ຈຳແນກປະຕິບັດໃນສິນທິສັນຍາສາກົນ.

- ອີງຕາມແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ ໄດ້ລາຍງານວ່າ ເສັ້ນທາງທີ່ຊຸດໂຊມຈາກ ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ່ 3 ຫາ ດ່ານຊາຍແດນ ນາເຜົ້າ (ແຂວງຄຳມ່ວນ) ເປັນອຸປະສັກໃນການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ. ຊຶ່ງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການປັບປຸງຜືນຖານໂຄງລ່າງເພີ່ມເຕີມ ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງ ເພື່ອເພີ່ມຈຸດຜັກພາຫະນະຂົນສົ່ງ.
- ສປປ ລາວ ອອກ ມາດຕະການສຸກຂະພາບ ແລະ ສຸຂະນາໄມທີ່ເຂັ້ມງວດສຳລັບການຜ່ານແດນຂອງສັດ, ໂດຍສະເພາະ ງົວ ແລະ ຄວາຍ. ຂັ້ນຕອນດັ່ງກ່າວນີ້ສ້າງຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃຫ້ແກ່ຜູ້ຄ້າ ຫຼື ອາດຕົກເປັນກໍລະນີການຫ້າມຄ້າຂາຍສັດຜ່ານແດນ; ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເພື່ອເປັນການແກ້ໄຂບັນຫາ, ຜູ້ຄ້າໄດ້ດຳເນີນການນຳເຂົ້າສັດ ແລະ ຊຳລະຄ່າທຳນຽມພາສີ ແລະ ທຳການສົ່ງອອກສິນຄ້າຕໍ່. ເຊິ່ງການຫ້າມສິ່ງຜ່ານແດນ ແມ່ນບໍ່ໄດ້ປະຕິບັດຕົວຈິງ, ແຕ່ຂັ້ນຕອນທີ່ຫຍຸ້ງຍາກນີ້ ເຮັດໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີຂັ້ນແຂວງ ສ້າງລາຍຮັບຈາກຂະບວນການທີ່ຄວນປອດພາສີ.
- ຜູ້ຄ້າໄດ້ລາຍໜຶ່ງໄດ້ລາຍງານວ່າ ຢູ່ຕາມຈຸດຊາຍແດນຫວຽດນາມ ບໍ່ໄດ້ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດງານງານການບໍລິການແບບປະຕູດຽວ ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ການກວດກາສິນຄ້າຮ່ວມກັນ. ເຊິ່ງຍັງປະກົດມີການແຍກປະຕິບັດໜ້າທີ່ກັນລະຫວ່າງ ການກວດກາສິນຄ້າຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ, ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂະແໜງອື່ນຂອງພາກສ່ວນລັດຖະບານ.
- ຜູ້ຄ້າມີຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ຄວາມເຂົ້າໃຈທີ່ຈຳກັດ ກ່ຽວກັບ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການຕ່າງໆຂອງປະເທດທີ່ພວກເຂົາດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ.
- ເຈົ້າໜ້າທີ່ທາງການຂອງ ສປປ ລາວ, ປະເທດໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ມັກຈະບໍ່ປະຕິບັດໜ້າທີ່ຕາມກົດໝາຍ ແລະ ຂໍ້ກຳນົດຂອງສູນກາງຂອງຝ່າຍຕົນເອງ ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຫຼື ພວກເຂົາມີການກຳນົດບາງຂໍ້ລະບຽບການຂຶ້ນມາເອງ ສິ່ງຜິດໃຫ້ມີການເກັບຄ່າທຳນຽມຈາກຜູ້ຄ້າ ທີ່ສູງຂຶ້ນ.
- ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີ ບໍ່ມີຄວາມໂປ່ງໃສຕໍ່ກັບຜູ້ຄ້າ ແລະ ພວກເຂົາມັກຈະເອົາປຽບຜູ້ຄ້າທີ່ຂາດຄວາມເຂົ້າໃຈທາງດ້ານການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ໂດຍການຮຽກເກັບຄ່າທຳນຽມທີ່ສູງ.
- ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີຂອງ ສປປ ລາວ ສະເໜີຢາກໃຫ້ມີເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງຕົນປະຈຳການ ທີ່ທ່າເຮືອຂອງປະເທດໄທ ເພື່ອເປັນການຕົວກາງໃນການຊ່ວຍເຫຼືອ ລະຫວ່າງ ຜູ້ຄ້າຄົນລາວ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ທາງການໄທ. ທັງນີ້ໄດ້ມີການຈັດສັນໃນລັກສະນະນີ້ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ຫວຽດນາມ ຢູ່ດ່ານຊາຍແດນ ແດນສະຫວັນ-ລາວບາວ, ຕາມສັນຍາ CCA ທີ່ລົງນາມກັນລະຫວ່າງສອງຝ່າຍ. ຊຶ່ງສັນຍາ ACTS ກໍໄດ້ລະບຸບົດບັນຍັດທີ່ຄ້າຍຄືກັນໄວ້.
- ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີຂອງຝ່າຍລາວໄດ້ລາຍງານວ່າ ໃນອານະຄົດອັນໃກ້ນີ້, ພວກເຂົາມີແຜນການທີ່ຈະປະຕິບັດ ສັນຍາ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ໃນຂອບຮ່ວມມືອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ (GMS-CBTA) ແລະ ລະບົບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນແບບອາຊຽນ (ASEAN) ເພື່ອໃຫ້ກາຍເປັນກົນໄກໃນການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າຂ້າມແດນ; ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ສປປ ລາວ ຍັງຕ້ອງການຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານວິຊາການ ເພື່ອສ້າງຂີດຄວາມສາມາດສະເພາະດ້ານໃນການປະຕິບັດວຽກງານດັ່ງກ່າວ.

1. ບົດນຳ

ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແມ່ນຮູບແບບການຄ້າສາກົນ ທີ່ຂົນສົ່ງຜ່ານແດນຂອງປະເທດໜຶ່ງ ຫຼືຫຼາຍປະເທດ ໄປຍັງ ປະເທດປາຍທາງ. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ໝາຍເຖິງ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ຜູ້ດຳເນີນງານ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ແລະ ຂໍ້ຮຽກຮ້ອງ, ມາດຕະການການຄຸ້ມຄອງ, ການດຳເນີນການຄ້າຂາຍ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ສະເພາະຂອງປະເທດນັ້ນໆ. ເມື່ອໃດທີ່ສິນຄ້າຂ້າມຊາຍແດນຈາກປະເທດໜຶ່ງ ໄປຍັງ ປະເທດອື່ນ, ແນ່ນອນວ່າຈະມີຄວາມແຕກຕ່າງທາງດ້ານກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບຂໍ້ບັງຄັບ ສິ່ງຜິດໃຫ້ເກີດມີອຸປະສັກທາງດ້ານການຄ້າ.

ສປປ ລາວ ເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລໜຶ່ງດຽວໃນ ອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້, ມີຊາຍແດນທິດຕາເວັນອອກຕິດກັບ ປະເທດຫວຽດນາມ, ທິດໃຕ້ຕິດກັບ ປະເທດກຳປູເຈຍ, ທິດຕາເວັນຕົກຕິດກັບ ປະເທດໄທ ແລະ ມຽນມາ, ທິດເໜືອຕິດກັບ ສປ ຈີນ. ເປັນປະເທດຂະໜາດນ້ອຍທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລໃນພາກພື້ນທີ່ມີການຈະເລີນເຕີບໂຕຢ່າງວ່ອງໄວ, ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ສປປ ລາວ ສ່ວນໜຶ່ງແມ່ນອາໄສການເຊື່ອມໂຍມເສດຖະກິດ, ການຄ້າ ແລະ ການລົງທຶນກັບປະເທດເພື່ອນບ້ານຢ່າງເລິກເຊິ່ງ. ເພື່ອເປັນນຳໃຊ້ໄດ້ປຽບຈາກການຂະຫຍາຍຕົວຂອງພາກພື້ນ ແລະ ສະມາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ (AEC), ສປປ ລາວ ມີຄວາມພະຍາຍາມໃນການເພີ່ມທະວີການເຊື່ອມໂຍງກັບບັນດາປະເທດຄູ່ຄ້າຫຼັກ ໂດຍຜ່ານການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງແລະ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ.

ການຫຼຸດຜ່ອນຕົ້ນທຶນທາງການຄ້າ, ເຊັ່ນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ຕິດພັນກັບການກະກຽມເອກະສານຂໍອະນຸຍາດ, ການປັບປຸງຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະ ສາມາດຄາດເດົາໄດ້ແມ່ນວຽກບຸລິມາໃນການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ. ເນື່ອງຈາກເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ, ສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງເຂົ້າ ແລະ ອອກຈາກ ສປປ ລາວ ແມ່ນຕ້ອງຜ່ານໜຶ່ງໃນບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ ເພື່ອສາມາດເຂົ້າເຖິງທ່າເຮືອຂົນສົ່ງທາງທະເລ. ຂໍ້ກຳນົດ ແລະ ຂໍ້ຈຳກັດ ທີ່ຖືກບັງຄັບໃຊ້ ໂດຍບັນດາປະເທດທີ່ເປັນທາງຜ່ານແດນ ສາມາດສ້າງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ສູງເກີນໄປ ແລະ ສິ່ງຜິດເຖິງຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ ແລະ ຄວາມສາດໃນການຄາດເດົາໃນການດຳເນີນການຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ; ນອກນັ້ນ, ການເພິ່ງພາອາໄສສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງຂອງປະເທດຜ່ານແດນ ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງການຂາດການຄຸ້ມຄອງທີ່ດີທາງດ້ານການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ, ການຈັດການການຂົນສົ່ງ ແລະ ນະໂຍບາຍທີ່ຖືກກຳນົດໂດຍປະເທດຜ່ານແດນ ບົນພື້ນຖານຄວາມສົນໃຈທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມຂອງເຂົາເຈົ້າ. .

ບົດລາຍງານສະບັບນີ້ ໄດ້ດຳເນີນການສຳຫຼວດບັນຫາການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ ໂດຍຜ່ານ 2 ປະເທດຄື ປະເທດໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ. ທັງສອງປະເທດນີ້ເປັນເສັ້ນທາງຜ່ານແດນສິນຄ້າໄປຍັງປະເທດທີ່ສາມ ເຊິ່ງເປັນຄູ່ຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ. ທີມຄົ້ນຄວ້າໄດ້ທົບທວນຄືນ ກ່ຽວກັບການສົ່ງອອກຂອງ ສປປ ລາວ ໂດຍຜ່ານແດນ ປະເທດໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ; ການນຳເຂົ້າສິນຄ້າຂອງລາວຜ່ານແດນ ປະເທດໄທ ; ແລະ ການສົ່ງອອກຈາກປະເທດໄທ ໄປຍັງ ຫວຽດນາມ ໂດຍຜ່ານແດນຂອງ ສປປ ລາວ. ທາງທີມງານຍັງໄດ້ຄົ້ນຄວ້າເຖິງອຸປະສັກທາງດ້ານລະບຽບຂໍ້ບັງຄັບ ແລະ ການດຳເນີນງານດ້ານການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ເພື່ອລະບຸເຖິງຂໍ້ຈຳກັດ ແລະ ສະໜິແນະວິທີຫຼຸດຜ່ອນອຸປະສັກ. ນອກນັ້ນ, ບົດລາຍງານຍັງປະກອບມີແຜນດຳເນີນງານໃນການປັບປຸງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ສຳລັບລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ເພື່ອຝຶຈາລະນາປັບປຸງການຄ້າຜ່ານແດນ.

2. ວິທີການສຶກສາ

2.1 ຂອບເຂດ

ຈຸດປະສົງຂອງການສຶກສານີ້ ແມ່ນເພື່ອລະບຸເຖິງຂໍ້ຈຳກັດຕ່າງໆ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງແບບມີການຈຳແນກ ທີ່ສົ່ງຜົນກະທົບໃຫ້ແກ່ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດ ທີ່ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຜ່ານແດນ ສປປ ລາວ, ຫວຽດນາມ ແລະ ໄທ ໄປຍັງປະເທດປາຍທາງ.

ການສຶກສາຄັ້ງນີ້ມີ 2 ອົງປະກອບຄື:

- ບົດລາຍງານການປະເມີນຂໍ້ຈຳກັດ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ.
- ແຜນດຳເນີນງານໃນການຫຼຸດຜ່ອນຂໍ້ຈຳກັດ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ.

2.2 ໄລຍະ

ບົດຄົ້ນຄວ້າດັ່ງກ່າວໄດ້ດຳເນີນຜ່ານ 4 ໄລຍະດັ່ງນີ້:



ໄລຍະທີ 1: ທົບທວນເອກະສານ ແລະ ການຄົ້ນຄວ້າເບື້ອງຕົ້ນ

EMC ໄດ້ປຶກສາຫາລືກັບ ກົມການນຳເຂົ້າ ແລະ ສິ່ງອອກ ເພື່ອຕົກລົງທາງດ້ານຮູບແບບ ແລະ ວິທີການສຶກສາ, ແລະ ກະກຽມການເດີນທາງ. ກຳນົດປະເພດສິນຄ້າ ແລະ ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງຜ່ານແດນສຳລັບການລົງເກັບກຳຂໍ້ມູນ (ຕາຕະລາງ 1).

ໄລຍະທີ 2: ການລົງເກັບກຳຂໍ້ມູນ

ພະນັກງານຈາກ ກົມການນຳເຂົ້າ ແລະ ສິ່ງອອກໄດ້ປະກອບສ່ວນໃນການວາງແຜນການລົງເກັບກຳຂໍ້ມູນ ແລະ ເຂົ້າຮ່ວມກອງປະຊຸມນຳຂະແໜງການລັດຖະບານ ແລະ ພາກເອກະຊົນ. ທີມງານ EMC ໄດ້ດຳເນີນການສຳພາດ ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ເພື່ອລະບຸໃຫ້ເຫັນເຖິງ ຂະບວນການແຈ້ງພາສີ ເຊັ່ນດຽວກັນ ກັບຜູ້ປະກອບການ ແລະ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເພື່ອສ້າງຄວາມຮັບຮູ້ຢ່າງເລິກເຊິ່ງກ່ຽວກັບບັນຫາທີ່ຜິ່ນເຕັ້ນໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ.

ທີມງານ EMC ຍັງໄດ້ມີການສຳພາດເຈົ້າໜ້າທີ່ກົມພາສີ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເພື່ອປຶກສາຫາລືກ່ຽວກັບສິນທິສັນຍາການຄ້າແບບສອງຝ່າຍ ແລະ ຫຼາຍຝ່າຍ.

ຕາຕະລາງ 1: ການເກັບກຳຂໍ້ມູນເບື້ອງຕົ້ນ (ທີ 23 ກໍລະກົດ ຫາ 10 ສິງຫາ 2018)

ສະຖານທີ່	ວັນທີ	ຜູ້ໃຫ້ສຳພາດ
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ຕ່ານສາກົນຂົວມິດຕະພາບ ແຫ່ງທີ 1/ທ່ານາແລ້ງ	23-24 ກໍລະກົດ 2018	ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ, ຜູ້ຄ້ານໍ້າມັນປາມ

ແຂວງຄຳມ່ວນ, ດ່ານສາກົນຂົວມິດຕະພາບ ແຫ່ງທີ່ 3 ແລະ ດ່ານຊາຍແດນນາເຜົ້າ	26-27 ກໍລະກົດ 2018 6-7 ສິງຫາ 2018	ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ; ເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພິດ ແລະ ກັກກັນສັດ; ຜູ້ຄຳໝາກໄມ້ ແລະ ສັດ; ບໍລິສັດທີ່ດຳເນີນການຄຳກ່ຽວກັບແຮ່ທາດ; ບໍລິສັດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ
ແຂວງ ສະຫວັນນະເຂດ, ດ່ານສາກົນແດນ ແດນສະຫວັນ	30-31 ກໍລະກົດ 2018	ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ
ແຂວງ ຈຳປາສັກ, ດ່ານສາກົນ ວັງເຕົ້າ	2-3 ສິງຫາ 2018	ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ແລະ ຜູ້ຄຳມັນຕົ້ນ
ກົມພາສີ, ກະຊວງການເງິນ	10 ສິງຫາ 2018	ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ

ນອກຈາກນັ້ນ, ທີມງານຄົ້ນຄວ້າໄດ້ດຳເນີນການສຳພາດທາງໂທລະສັບກັບ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງຫວຽດນາມ.

ໄລຍະທີ 3: ການວິເຄາະຂໍ້ມູນ ແລະ ຮ່າງບົດລາຍງານ

ພາຍຫຼັງສິ້ນສຸດການລົງເກັບກຳຂໍ້ມູນພາກສະໜາມ, ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ມາແມ່ນໄດ້ຮັບການກວດກາ ແລະ ວິເຄາະໂດຍທີມງານເຮັດບົດສຶກສາ. ຫົວໜ້າທີມງານ ແລະ ທີ່ປຶກສາ ກະຽມຮ່າງບົດລາຍງານການປະເມີນຂໍ້ກຳນົດດ່ານລະບຽບການ, ເຊິ່ງອີງຕາມຜົນທີ່ໄດ້ຮັບຈາກການຄົ້ນຄວ້າເບື້ອງຕົ້ນ ແລະ ການລົງເກັບກຳຂໍ້ມູນໃນຕົວຈິງ.

ໄລຍະທີ 4: ກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລື ແລະ ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

ກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລືແມ່ນໄດ້ຈັດຂຶ້ນທີ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເພື່ອເປັນການຮັບຝັງຄຳຄິດເຫັນຈາກ ຂະແໜງການຫຼັກຈາກພາກລັດ ຖະບານ ແລະ ເອກະຊົນ ຕໍ່ກັບ ຮ່າງບົດລາຍງານຜົນຂອງການສຶກສາ ແລະ ຮ່າງແຜນດຳເນີນງານ.

ອີງຕາມຜົນໄດ້ຮັບຈາກກອງປະຊຸມດັ່ງກ່າວ ແລະ ຄຳຄິດເຫັນຈາກ ກະຊວງ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ, ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ສາມາດສະຫຼຸບບົດລາຍງານການປະເມີນຄັ້ງນີ້ໄດ້.

2.3 ວິທີການວິເຄາະຂໍ້ມູນ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ລະບຸລາຍລະອຽດໃນ ສັນຍາ, ການສຶກສາໄດ້ນຳໃຊ້ວິທີການວິເຄາະຂໍ້ມູນແບບຕ່ອງໂສ້ ເພື່ອວິເຄາະບັນຫາການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ. ກົມການນຳເຂົ້າ ແລະ ສິ່ງອອກ ໄດ້ສະເໜີໃຫ້ທີມງານຄົ້ນຄວ້າ 4 ປະເພດສິນຄ້າ ຕາມເສັ້ນທາງທີ່ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ລະບຸລາຍລະອຽດໃນຕາຕະລາງທີ 2 ແລະ ແຜນວາດທີ 2.

ແຜນວາດທີ 1: ຕ່ອງໂສ້ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນທີ່ກຳນົດໃນບົດຄົ້ນຄວ້າສະບັບນີ້



ຕະຕະລາງ 2: ກຳນົດເສັ້ນທາງໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ - ສປປ ລາວ

ກຳນົດເສັ້ນທາງໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ - ສປປ ລາວ	
ເສັ້ນທາງ	ປະເພດສິນຄ້າ
ປະເທດຕົ້ນທາງ - ຜ່ານແດນໄທ - ໜອງຄາຍ - ທ່ານາແລ້ງ - ມາຍັງ ສປປ ລາວ	ການນຳເຂົ້ານ້ຳມັນປາມ
ສປປ ລາວ - ວັງເຕົ້າ - ຜ່ານແດນໄທ - ປະເທດປາຍທາງ	ການສົ່ງອອກມັນຕົ້ນ
ສປປ ລາວ - ແດນສະຫວັນ - ຜ່ານແດນຫວຽດນາມ - ປະເທດປາຍທາງ	ການສົ່ງອອກແຮ່ທາດ
ປະເທດໄທ - ຄຳມ່ວນ - ນາເຜົ້າ - ໄປຍັງປະເທດຫວຽດນາມ	ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນສັດ ແລະ ໝາກໄມ້

3. ຂໍ້ກຳນົດ, ກົດໝາຍ ແລະ ສັນທິສັນຍາ

ພາກນີ້ຂອງບົດລາຍງານໄດ້ສັງລວມບັນດາສັນທິສັນຍາສາກົນ ແລະ ຂໍ້ກຳນົດກົດລະບຽບແຫ່ງຊາດ ທີ່ຕິດພັນກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍບົດລາຍງານສະບັບນີ້ປະກອບມີເນື້ອໃນຂອງບັນດາສັນຍາ ແລະ ກົດໝາຍຈາກຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

3.1 ສັນທິສັນຍາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ

ສປປ ລາວ ເປັນປະເທດໜຶ່ງທີ່ໄດ້ຮັບການຮ່ວມລົງນາມສັນທິສັນຍາສອງຝ່າຍ ແລະ ຫຼາຍຝ່າຍນຳບັນດາປະເທດຄູ່ຄ້າ. ໃນນີ້ປະກອບມີສັນຍາຫຼາຍຝ່າຍ 2 ສະບັບທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ:

- ສັນຍາວ່າດ້ວຍ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂ້າມແດນ ໃນຂອບຮ່ວມມືອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ (GMS CBTA); ແລະ
- ສັນຍາວ່າດ້ວຍ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ໃນຂອບອາຊຽນ (AFAFGIT).

ສັນຍາສະບັບດັ່ງກ່າວນີ້ໄດ້ລະບຸ ຫຼັກການທົ່ວໄປ ເຊັ່ນວ່າ ຫຼັກການການປະຕິບັດງານແບບບໍ່ຈຳແນກ, ຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະ ການເຮັດໃຫ້ຂັ້ນຕອນການແຈ້ງພາສີມີຄວາມງ່າຍດາຍ ແລະ ເປັນເອກະ

ສັນຍາວ່າດ້ວຍ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ໃນຂອບຮ່ວມມືອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ (CBTA)

ໃນປີ 1999 ຫຼື ເກືອບ 20 ປີຜ່ານມາ ສັນຍາດັ່ງກ່າວໄດ້ຮັບການລົງນາມ ເຊິ່ງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ CBTA ຍັງມີຄວາມຊັກຊ້າ ແລະ ບໍ່ປະສິບຜົນສຳເລັດເນື່ອງຈາກຂາດຄວາມພະຍາຍາມທາງການເມືອງ; ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງລັດຖະບານປະເທດທີ່ຮ່ວມລົງນາມ ຂາດການປະສານງານ ແລະ ບໍ່ຄວາມສາມາດ ຕົກລົງກັນໃນລາຍລະອຽດໄດ້; ລວມເຖິງ ລະດັບຄວາມສາມາດໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ແຕກຕ່າງກັນໃນຂົງເຂດພາກພື້ນ. ຍ້ອນແນວນັ້ນ, ສປປ ລາວ , ໄດ້ອີງໃສ່ສັນຍາແບບສອງຝ່າຍ ແລະ ສາມຝ່າຍ ເຊິ່ງເປັນຄວາມພະຍາຍາມໃນການຜັນຂະຫຍາຍບາງບົດບັນຍັດ ກັບ ປະເທດໃດໜຶ່ງ (ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນປະເທດ ຫວຽດນາມ ແລະ ກຳປູເຈຍ). ເຊິ່ງໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ I.

ສັນຍາ CBTA ໄດ້ລະບຸບົດບັນຍັດທີ່ຄອບຄຸມທຸກໆດ້ານໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂ້າມແດນ, ລວມທັງການກຳນົດເສັ້ນທາງ ແລະ ດ່ານຊາຍແດນສະເພາະ; ເງື່ອນໄຂສະເພາະຂອງໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່; ໃບອະນຸຍາດດຳເນີນທຸລະກິດ; ບົດບັນຍັດວ່າດ້ວຍສິ່ງອຳນວນຄວາມສະດວກທີ່ດ່າຍຊາຍແດນ; ການຫຼຸດຜ່ອນເງື່ອນໄຂໃນການປະກອບເອກະສານ; ການຍົກເວັ້ນພາສີສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ອື່ນໆ.

ໃນເດືອນ ມີນາ 2018, ໄດ້ມີການລົງນາມບົດບັນຍັດຄວາມເຂົ້າໃຈວ່າດ້ວຍ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມເນື້ອຫາສັນຍາ CBTA “Early Harvest” ເຊິ່ງຖືກຮັບຮອງໂດຍປະເທດທີ່ໄດ້ໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ. ສັນຍາດັ່ງກ່າວມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ຕັ້ງແຕ່ວັນທີ 01 ມິຖຸນາ 2018 ຫາ 31 ພຶດສະພາ 2019. ບົດບັນຍັດຄວາມເຂົ້າໃຈດັ່ງກ່າວ ອະນຸຍາດໃຫ້ແຕ່ລະປະເທດໃນຂອບຮ່ວມມືອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ ສາມາດອອກໃບອະນຸຍາດຂົນສົ່ງທາງບົກ ແລະ ປື້ມນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ແລະ ລົດຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານແບບຊົ່ວຄາວທີ່ໄດ້ຈົດທະບຽນ, ຄອບຄອງ, ແລະ/ຫຼື ດຳເນີນການໃນປະເທດນັ້ນໆໄດ້ເຖິງ 500 ສະບັບ. . ພາຫະນະທີ່ສາມາດຜ່ານທຸກເສັ້ນທາງ ແລະ ຂ້າມຈຸດຊາຍແດນຕາມທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນ ອະນຸສັນຍາ 1 ຂອງ ສັນຍາ CBTA. ຕາມການເຈລະຈາໃນສັນຍາ, ການເດີນທາງເຂົ້າ ແລະ ອອກສປປ ລາວ ເບື້ອງຕົ້ນແມ່ນຖືກຈຳກັດໃຫ້ສາມາດຜ່ານດ່ານຊາຍແດນ ບໍ່ແຕນ, ຫ້ວຍຊາຍ, ແດນສະຫວັນ ແລະ ສະຫວັນນະເຂດ ທີ່ນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງເລກທີ 3, 9 ແລະ 13 ເທົ່ານັ້ນ. ພາຫະນະຂົນສົ່ງ ຈະຕ້ອງ ຄັດຕິດໃບອະນຸຍາດຕົ້ນສະບັບ ແລະ ປື້ມນຳເຂົ້າພາຫະນະຊົ່ວຄາວ ທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍ ເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ໄດ້ຮັບມອບໝາຍໃນການອອກອະນຸຍາດໃນປະເທດຕົ້ນທາງ. (ຕົວຢ່າງ ປະເທດທີ່ພາຫະນະໄດ້ຮັບການຈົດທະບຽນ) ແລະ ສາ

ມາດນຳໃຊ້ໃນປະເທດທີ່ຢູ່ໃນຂອບຮ່ວມມືອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງໄດ້ເຖິງ 30 ວັນຕໍ່ຄັ້ງ. ລາຍລະອຽດອື່ນໆຂອງບົດບັນຍັດ Early Harvest ແມ່ນລະບຸໃນ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1.2.2 ຂອງບົດລາຍງານສະບັບນີ້.

ທັງ 05 ປະເທດໃນຂອບອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ (ບໍ່ລວມ ສສ. ມຽນມາ) ເບື້ອງຕົ້ນຄາດວ່າຈະເລີ່ມອອກໃບຂົນສົ່ງ ແລະ ການນຳໃຊ້ ປຶ້ມນຳເຂົ້າພາຫະນະຊົ່ວຄາວ ທີ່ຖືກຮັບຮູ້ຮ່ວມກັນໃນວັນທີ 01 ເດືອນ ມິຖຸນາ ປີ 2018; ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ກຳນົດການດັ່ງກ່າວໄດ້ ເລື່ອນມາເປັນ ວັນທີ 01 ສິງຫາ 2018 . ດ້ວຍເຫດຜົນນີ້, ໃນເວລາລົງເກັບກຳຂໍ້ມູນພາກສະໜາມຕົວຈິງ ຈຶ່ງບໍ່ປະກົດມີຫຼັກຖານຂອງ ການດຳເນີນງານ Early Harvest ຕາມດ່ານຊາຍແດນທີ່ໄດ້ດຳເນີນການສຶກສາ. ຜູ້ຄ້າບາງຈຳນວນໄດ້ລາຍງານວ່າ ລົດບັນທຸກໄດ້ຮັບ ອະນຸຍາດໃຫ້ເຄື່ອນໄຫວໃນ ສປປ ລາວ ພຽງແຕ່ 3 ວັນເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ໃນທາງກົດໝາຍແລ້ວ ນະໂຍບາຍດັ່ງກ່າວຍັງບໍ່ທັນມີຄວາມຊັນ ເຈນ.

ສັນຍາວ່າດ້ວຍ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ໃນຂອບອາຊຽນ (AFAFGIT) ແລະ ອານຸສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ລະບົບ ການແຈ້ງພາສີຜ່ານແດນອາຊຽນ (ACTS)

ສັນຍາ AFAFGIT ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ CBTA ກຳນົດບົດບັນຍັດທີ່ກວມລວມເອົາທຸກໆດ້ານຂອງວຽກການຄ້າຂ້າມແດນ. ເຊິ່ງໄດ້ກຳ ນົດດ່ານຊາຍແດນ ແລະ ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງ ລວມທັງລະບຸເງື່ອນໄຂດ້ານເຕັກນິກຂອງພາຫະນະຂົນສົ່ງ, ປະກັນໄພບຸກຄົນທີ່ສາມ, ມາດຕະ ການ ສຸຂານາໄມ ແລະ ສຸຂານາໄມພືດ, ແລະ ອື່ນໆ.

ນອກຈາກນີ້, ສັນຍາ AFAFGIT ມີຈຸດປະສົງເພື່ອອະນຸຍາດໃຫ້ພາຫະນະຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດ ຈາກປະເທດທີ່ຮ່ວມລົງນາມ ໃນສັນຍາ ໃຫ້ສາມາດສະໝັກຂໍໃບອະນຸຍາດໃນຈຳນວນລາຍການໃບອະນຸຍາດກຳນົດໃຫ້ ເພື່ອດຳເນີນການຄ້າກັບບັນດາປະເທດ ໃນ ພາກພື້ນຢ່າງເສລີ. ສັນຍາດັ່ງກ່າວ ໄດ້ລະບຸເຖິງປະເພດ, ປະລິມານ ແລະ ຄຸນລັກສະນະທາງດ້ານເຕັກນິກຂອງພາຫະນະຂົນສົ່ງ ທີ່ຄຸນນະ ສົມບັດໃນການຮັບໃບອະນຸຍາດຂົນສົ່ງສາກົນ ແລະ ຂໍ້ຮຽກຮ້ອງທາງດ້ານການປະກັນໄພຕໍ່ກັບບຸກຄົນທີ່ສາມ.

ເຖິງແມ່ນວ່າສັນຍາດັ່ງກ່າວຍັງບໍ່ທັນຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງເຕັມສ່ວນ ໃນ ສປປ ລາວ, ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ, ອານຸສັນຍາທີ 7 ວ່າ ດ້ວຍ ລະບົບການແຈ້ງພາສີຜ່ານແດນອາຊຽນ (ACTS) ແມ່ນມີຄວາມສອດຄ່ອງກັບການສຶກສາຄັ້ງນີ້. ລະບົບ ACTS ເປັນລະບົບ ຄຸ້ມຄອງພາສີດ້ວຍ ຄອມພິວເຕີ. ຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງ ລະບົບ ACTS ກັບ ລະບົບ ທີ່ນຳໃຊ້ປັດຈຸບັນນີ້ ແມ່ນ ສິນຄ້າທີ່ຈະຖືກຂົນ ສົ່ງທາງບົກຈາກຈຸດຕົ້ນທາງ ຫາ ປາຍທາງ ຈະຖືກຄອບຄຸມໂດຍລະບອບການແຈ້ງຜ່ານແດນແບບປະຕູດຽວ ແທນທີ່ລະບົບທີ່ນຳໃຊ້ຢູ່ ໃນປັດຈຸບັນແມ່ນສິ້ນເບື້ອງເວລາ ແລະ ຕົ້ນທຶນສູງ ເພາະວ່າຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການແຈ້ງຜ່ານແດນໃນຫຼາຍປະເທດ.

ຈຸດປະສົງຂອງ ລະບົບ ACTS ແມ່ນເພື່ອໃຫ້ເກີດປະສິດທິພາບທາງການຄ້າສູງສຸດ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ສ້າງຂັ້ນຕອນທີ່ສະດວກງ່າຍດາຍ
- ນຳໃຊ້ເຕັກນິກ ການບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງ
- ສະໜອງໃບຢັ້ງຢືນກວດກາລົດບັນທຸກທີ່ຖືກຮັບຮູ້ຮ່ວມກັນໂດຍບັນດາປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ
- ລົບລ້າງຂໍ້ຈຳກັດໃນການເຄື່ອນຍ້າຍສຳລັບ ພາຫະນະຂົນສົ່ງ ແລະ ຜູ້ຂັບຂີ່ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ

ໄລຍະທີ 1 ແມ່ນໄດ້ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ ACTS. ເຊິ່ງມັນໄດ້ລວມເອົາການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນຈາກ ປະເທດ ສິງກະໂປ ຜ່ານ ແດນ ມາເລເຊຍ ມາຍັງ ໄທ. ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຫວຽດນາມທີ່ຖືກສຳພາດໄດ້ ລາຍງານໃຫ້ທຶນງານຮູ້ວ່າ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດງານແຜນວຽກ ໄລຍະທີ 2 (ເຊັ່ນ: ການຂະຫຍາຍຂອບສັນຍາ ACTS ສູ່ ສປປ ລາວ, ກຳປູເຈຍ, ຫວຽດນາມ ແລະ ມຽນມາ) ຂອງສັນຍາດັ່ງກ່າວຈະ ເປັນປະໂຫຍດສູງສຸດໃຫ້ແກ່ການຄ້າຜ່ານແດນ.

ຕາມອານຸສັນຍາທີ 3 ຂອງ AFAGIT, ລັດຖະມົນຕີໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ອາຊຽນ ໄດ້ອະນຸມັດໃບອະນຸຍາດຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນທີ່ດີຂອງອາຊຽນ ຈຳນວນເຖິງ 500 ຄັນ ທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍປະເທດສະມາຊິກ ເຊິ່ງອະນຸຍາດໃຫ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂ້າມແດນຈາກຕົ້ນທາງສູ່ປາຍທາງ, ໂດຍໄດ້ລົບລ້າງຂັ້ນຕອນການຄຸ້ມຄອງສິນຄ້າຢູ່ດ່ານຊາຍແດນ. ຊຶ່ງອີງຕາມການສຳພາດບັນດາຜູ້ຄ້າ ເຫັນວ່າ ຍັງບໍ່ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນຕົວຈິງເທື່ອ.

3.2 ກົດໝາຍແຫ່ງຊາດ

ກົດໝາຍແຫ່ງຊາດຂອງ ສປປ ລາວ, ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ທີ່ກ່ຽວກັບການຄ້າຜ່ານແດນ ແມ່ນສາມາດສະຫຼຸບໄດ້ດັ່ງນີ້. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍໄດ້ຮວບຮວມເອົາມາດຕາຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບກົດໝາຍເຫຼົ່ານີ້.

ໂດຍທົ່ວໄປ, ກົດໝາຍພາສີຂອງແຕ່ລະປະເທດແມ່ນ ມີຂັ້ນຕອນການດຳເນີນງານຄ້າຍຄືກັນລະຫວ່າງການຄ້າ ຜ່ານແດນ ແລະ ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ. ແຕ່ຍັງມີບາງມາດຕະການທີ່ແຕກຕ່າງກັນ. ຕົວຢ່າງ, ສິນຄ້າທີ່ຜ່ານແດນ ສປປ ລາວ ຈຳຕ້ອງໄດ້ມີບັນຊີເງິນຝາກ ຫຼື ເງິນຄ້າປະກັນທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍ ສະຖາບັນການເງິນ (ທະນາຄານ); ນອກນັ້ນ, ສິນຄ້າດັ່ງກ່າວແມ່ນຕ້ອງຖືກຂົນສົ່ງຕາມເສັ້ນທາງທີ່ຖືກກຳນົດໄວ້. ສຳລັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າ, ເງິນຄ້າປະກັນແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນຕໍ່ສິນຄ້າປະເພດສຸມສ່ຽງທີ່ອັນຕະລາຍ ຫຼື ເໝົາເປື້ອຍງ່າຍ; ນອກຈາກນັ້ນ, ແບບຝອມແຈ້ງພາສີ IM8 ກໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຕິດຄັດພ້ອມ. ດັ່ງທີ່ລະບຸໄວ້ໃນ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3

ສປປ ລາວ

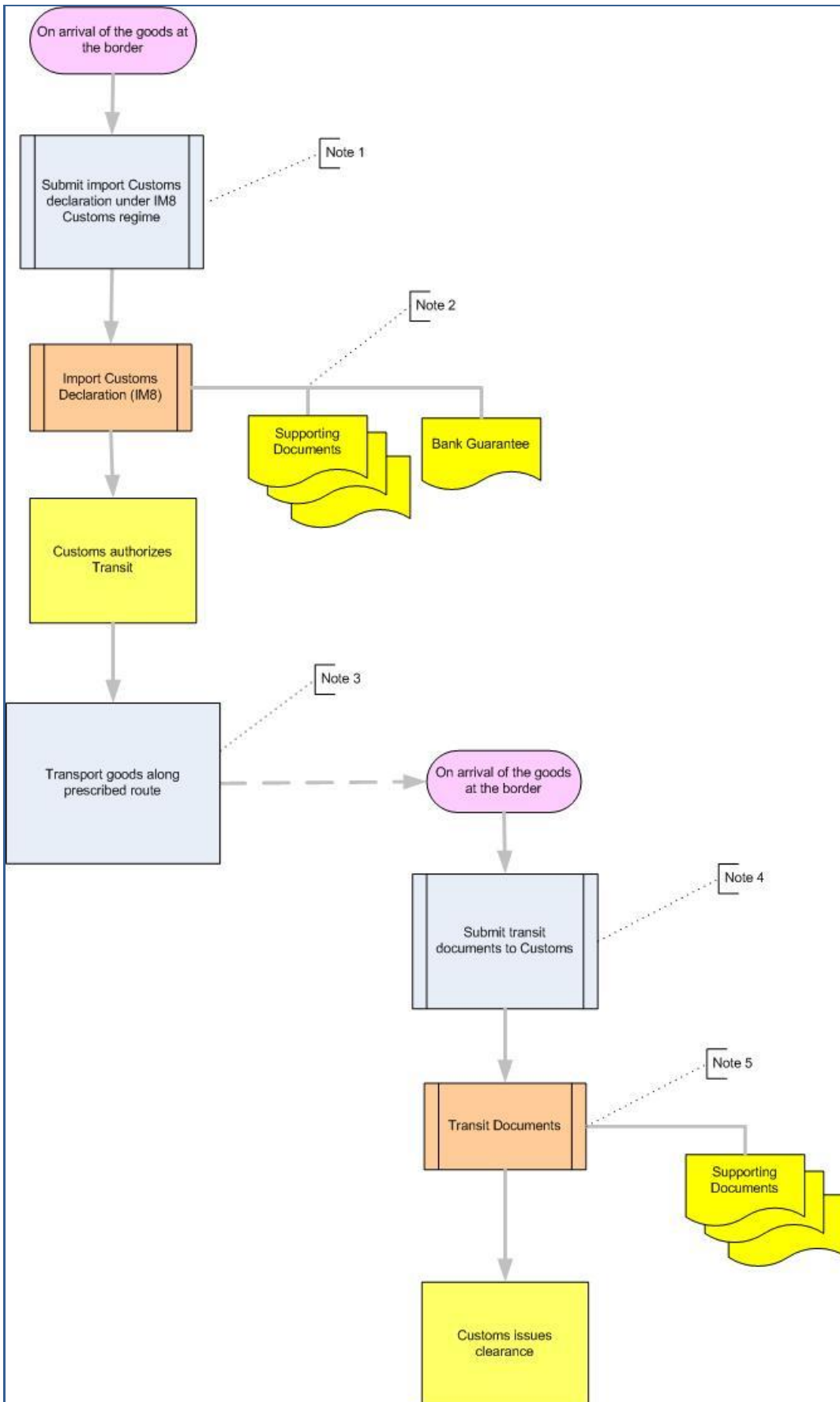
ກົດໝາຍພາສີຂອງ ສປປ ລາວ ສະບັບເລກທີ. 04/ສພ (20 ທັນວາ 2011) ລວມມີດຳລັດ ແລະ ແຈ້ງການຫຼາຍສະບັບທີ່ກວມເອົາບົດບັນຍັດສຳລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານດິນແດນຂອງ ສປປ ລາວ. ກົດໝາຍສະບັບດັ່ງກ່າວ ລະບຸເນື້ອຫາພຽງເລັກນ້ອຍກ່ຽວກັບ ການຄ້າຜ່ານແດນ; ເຊິ່ງກໍ່ແມ່ນເລື່ອງປົກກະຕິຂອງກົດໝາຍພາສີທົ່ວໄປ. ນອກນັ້ນຍັງມີດຳລັດ, ແຈ້ງການ ແລະ ຂໍ້ຕົກລົງຈາກ ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ (ກຊປ) ແລະ ກະຊວງ ສາທາລະນະສຸກ (ກຊສ) ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຜ່ານແດນຜະລິດຕະພັນທີ່ເປັນສັດ ແລະ ອາຫານ. ດັ່ງທີ່ລະບຸໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2.1.2 ແລະ 2.1.3.

ຂັ້ນຕອນສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ສປປ ລາວ ແມ່ນໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນ ແຜນວາດທີ 3. ສິນຄ້າຜ່ານແດນແມ່ນຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນການໃນລະບອບພາສີ IM8. ສິນຄ້າຜ່ານແດນເປັນສິນຄ້າທີ່ປອດພາສີ, ແຕ່ຕ້ອງໄດ້ມີການແຈ້ງເອກະສານຄ້າປະກັນ ທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍ ທະນາຄານ ຫຼື ສະຖາບັນການເງິນ ທີ່ມີຈຳນວນເງິນຝາກເທົ່າກັບມູນຄ່າການເກັບພາສີ ແລະ ການເສຍຜົນທະອື່ນໆ.

ກ່ອນສິນຄ້າຈະຮອດດ່ານຊາຍແດນຂາເຂົ້າຂອງລາວ, ຜູ້ຄ້າຕ້ອງໄດ້ຢືນ ໃບແຈ້ງພາສີແບບລາຍລະອຽດ (*WOM ACDD*) ພາຍໃຕ້ລະບອບ IM8 ເພື່ອລົງທະບຽນການມາຮອດຂອງສິນຄ້າ ຈາກນັ້ນຈຶ່ງປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນຜື້ນຖານຂອງການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ.

ສິນຄ້າຜ່ານແດນຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍພາສີ. ກ່ອນສິນຄ້າຈະມາຮອດດ່ານຊາຍແດນຂາອອກ, ຜູ້ຄ້າຕ້ອງໄດ້ຢືນເອກະສານຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ໃຫ້ກັບ ຫ້ອງການພາສີຂາອອກ. ການແລ່ນເອກະສານສິນຄ້າຜ່ານແດນ ປະກອບມີການສຳເນົາໃບແຈ້ງພາສີແບບລາຍລະອຽດ IM8 ແລະ ເອກະສານປະກອບອື່ນໆ.

ແຜນວາດທີ 2: ຂັ້ນຕອນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ສປປ ລາວ



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ

ເອກະສານຕ້ອງຕິດຄັດມາພ້ອມໃບແຈ້ງການຂົນສົ່ງຜ່ານ ທີ່ລວມມີເອກະສານທີ່ແຈ້ງສໍາລັບການນໍາເຂົ້າດັ່ງນີ້:

- ໃບຮຽກເກັບເງິນທາງການຄ້າ ຫຼື ສັນຍາການຂາຍ;
- ໃບຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງທະເລ ຫຼື ໃບລາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງບົກ;
- ລາຍການຫຸ້ມຫໍ່
- ໃບອະນຸຍາດ ຫຼື ໃບອະນຸມັດສະເພາະທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບສິນຄ້າທີ່ກໍາລັງສົ່ງ

ນອກຈາກນັ້ນ, ຜູ້ຄ້າຕ້ອງໄດ້ມີການແຈ້ງເອກະສານຄໍາປະກັນທີ່ໄດ້ຈາກທະນາຄານ

ສປປ ລາວ

ມາດຕະການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ທີ່ຖືກບັງຄັບໃຊ້ໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ຈາກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປປ ລາວ ດັ່ງທີ່ລະບຸໄວ້ລຸ່ມນີ້:

- ເມື່ອມີການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າທີ່ເປັນອາຫານ ພາຍໃຕ້ລະບອບຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ, ຜູ້ນໍາເຂົ້າຕ້ອງປະກອບໃບອະນຸຍາດຈາກກົມອາຫານ ແລະ ຢາ (ກະຊວງ ສາທາລະນະສຸກ) ຫຼື ພະແນກສາທາລະນະສຸກຂັ້ນແຂວງ ຕາມທີ່ກໍານົດໄວ້ໃນ ມາດຕາ 22 ຂໍ້ຕົກລົງ 1166/ກຊສ - ແລະ ຍື່ນເອກະສານທີ່ຈໍາເປັນຕາມທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນ ມາດຕາ 23.
- ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ຜະລິດຕະພັນສັດ ຫຼື ຊິ້ນສ່ວນສັດຜ່ານແດນ ສປປ ລາວ ໄປຍັງ ປະເທດທີ່ສາມ, ຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດຈາກ ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກະຊວງກະສິກໍາ ແລະ ປ່າໄມ້ ຫຼື ໜ່ວຍງານກັກກັນສັດຢູ່ຕາມຈຸດຊາຍແດນ.
- ສັດທຸກຊະນິດທີ່ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຂອງ ສປປ ລາວ ໄປຍັງ ປະເທດທີ່ ສາມ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດກາຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນສັດຢູ່ຈຸດຊາຍແດນ (ກະຊວງ ກະສິກໍາ ແລະ ປ່າໄມ້).
- ພືດ ແລະ ຜະລິດຕະພັນພືດທີ່ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ (ລວມທັງໝາກໄມ້) ແມ່ນຕ້ອງມີການກວດກາ ແລະ ຮັບການອະນຸຍາດຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພືດຢູ່ຈຸດຊາຍແດນ (ກະຊວງ ກະສິກໍາ ແລະ ປ່າໄມ້).
- ສັດປ່າ ແລະ ສັດນໍ້າຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກ ກົມປ່າໄມ້ (ກະຊວງ ກະສິກໍາ ແລະ ປ່າໄມ້)

ປະເທດໄທ

ກົດໝາຍສູນລະກາກອນໄທບໍ່ໄດ້ອ້າງອີງຕາມເນື້ອຫາສັນຍາສາກົນ. ດັ່ງນີ້ລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3.1.1

ກົມປຸກຝັງຂອງ ປະເທດໄທໄດ້ມີການອອກດໍາລັດ ຫຼື ແຈ້ງການ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ເປັນໄລຍະ (ເຊັ່ນວ່າ ຢາສຸບລາວ). ຕົວຢ່າງແມ່ນໄດ້ຖືລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3.1.2. ໂດຍທົ່ວໄປ, ພວກເຂົາໄດ້ກໍານົດເງື່ອນໄຂການຕິດສະຫຼາກ ແລະ ການຫຸ້ມຫໍ່ ລວມທັງໃບຢັ້ງຢືນສຸຂານາໄມ ແລະ ສຸຂານາໄມພືດ.

ປະເທດຫວຽດນາມ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຄ້າຫວຽດນາມແມ່ນໄດ້ອ້າງອີງຕາມສັນຍາສາກົນ. "ໃນເນື້ອຫາສັນຍາສາກົນທີ່ ສສ ຫວຽດນາມໄດ້ຮ່ວມເປັນພາສີ ປະກອບມີບົດບັນຍັດທີ່ແຕກຕ່າງ ແລະ ຂັດແຍ້ງຈາກກົດໝາຍສະບັບນີ້, ແມ່ນຖືວ່າມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ ." ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍພາສີຂອງໄທບໍ່ໄດ້ລະບຸເຖິງບົດບັນຍັດດັ່ງກ່າວ.

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຄ້າຫວຽດນາມ ໄດ້ກຳນົດລາຍລະອຽດ, ລວມທັງລະບຸສິນຄ້າ. ເຊິ່ງໄດ້ອ້າງອີງຕາມສິນທິສັນຍາສາກົນ: "ຂັ້ນຕອນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນແມ່ນໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີທີ່ຈຸດຊາຍແດນ, ຍົກເວັ້ນກໍລະນີທີ່ ສິນທິສັນຍາສາກົນທີ່ສສ ຫວຽດນາມເປັນສະມາຊິກຢູ່ ລະບຸບົດບັນຍັດອື່ນ."

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ຫວຽດນາມແມ່ນຍັງບໍ່ທັນມີຄູ່ມືການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຕາມເນື້ອຫາໃນສັນຍາສາກົນ ຫຼື ຕາມບົດບັນຍັດຕ່າງໆ; ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງບໍ່ໄດ້ມີການສ້າງຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດງານຕົວຈິງ ວ່າດ້ວຍການຕີຄວາມໝາຍຕາມສິນທິສັນຍາສາກົນ ຂອງຂະແໜງການອື່ນໆ.

4. ການຄ້າຜ່ານແດນໃນທາງປະຕິບັດ

ເຖິງແມ່ນວ່າ ຈະມີການນຳໃຊ້ບັນດາສິນທິສັນຍາຕ່າງໆ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຄ້າຜ່ານແດນເສລີ, ແຕ່ຍັງປາກົດມີຂໍ້ຈຳກັດທີ່ເປັນອຸປະສັກໃຫ້ແກ່ການຄ້າຜ່ານແດນ, ສິ່ງຜົນໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານການຄ້າຜ່ານແດນຍັງມີຄວາມລ່າຊ້າ. ລະຫວ່າງການລົງເກັບກຳຂໍ້ມູນພາກສະໜາມຕົວຈິງ, ທີ່ມາຈາກຄຳບໍ່ສາມາດລະບຸໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນວ່າ ບັນຫາຫຼັກແມ່ນເປັນຜົນມາຈາກຂໍ້ຈຳກັດທາງກົດໝາຍຂອງສູນກາງຫຼື ບໍ່; ອາດຈະເປັນຂໍ້ຈຳກັດຂອງທ້ອງຖິ່ນ ຫຼື ຂັ້ນແຂວງທີ່ເຂົ້າໄປມີສ່ວນຜົວພັນກັບກົດໝາຍຂອງສູນກາງ; ຫຼື ເປັນການຂາດຄວາມໂປ່ງໃສໃນການປະຕິບັດງານ.

4.1 ການນຳເຂົ້ານໍ້າມັນປາມ ຜ່ານແດນ ປະເທດໄທ

ຄຳນຳ

ຜູ້ຄຳຄົນລາວທີ່ຕ້ອງການນຳເຂົ້ານໍ້າມັນປາມຈາກ ປະເທດອິນໂດເນເຊຍ ຫຼື ມາເລເຊຍ, ເຊິ່ງຕ້ອງໄດ້ຂົນສົ່ງຜ່ານ ປະເທດໄທ. ໂດຍສະເພາະແມ່ນການຂົນສົ່ງທາງບົກຈາກປະເທດມາເລເຊຍ ຜ່ານ ໄທ ມາຍັງ ສປປ ລາວ ທີ່ໜອງຄາຍ - ທ່ານາແລ້ງ.

ຂັ້ນຕອນ

ກ. ຜູ້ຄຳທີ່ຕ້ອງການນຳເຂົ້ານໍ້າມັນປາມ ເພື່ອມາກັ່ນຕອງ ຫຼື ຜະລິດໃນໂຮງງານໂດຍໄດ້ຮັບການຍົກເວັ້ນພາສີຕ້ອງຢືນແຜນນຳເຂົ້າ (Master List) ຫາກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ (ກຊຜທ). ຂັ້ນຕອນດັ່ງກ່າວນີ້ໃຊ້ເວລາ 3 ເດືອນ, ເນື່ອງຈາກຂາດຄວາມສາມາດໃນການຈັດການຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ຮັບຜິດຊອບ ແລະ ຂັ້ນຕອນການຢັ້ງຢືນເອກະສານທີ່ໃຊ້ເວລາດົນ.

ເອກະສານທີ່ຕ້ອງຕິດຄັດ ປະກອບມີດັ່ງນີ້:

1. ໃບທະບຽນວິສາຫະກິດ (ERC)
2. ໃບສິ່ງເຄື່ອງ
3. ໃບແຈ້ງມູນຄ່າ (Invoice)
4. ໃບສະແດງລາຍການສິນຄ້າ (Packing list)
5. ໃບຂົນສົ່ງຈາກ ກະຊວງຄົມມະນາຄົມ ແລະ ຂົນສົ່ງຂອງ ປະເທດໄທ
6. ແຜນຜະລິດປະຈຳປີ ທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍ ຜະແນກອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າຂັ້ນແຂວງ

ຂ. ຜູ້ນຳເຂົ້າຮ້ອງຂໍສື່ແຈ້ງການຈາກກົມພາສີ (ກຊງ). ເພາະວ່າສິນຄ້ານຳເຂົ້າບາງປະເພດແມ່ນຖືກຍົກເວັ້ນພາສີ. ຂັ້ນຕອນນີ້ໃຊ້ເວລາຢູ່ 2 ອາທິດ.

ເອກະສານທີ່ຕ້ອງຕິດຄັດປະກອບມີ:

1. ໃບຢັ້ງຢືນຈາກ ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ (ຫຊຜທ)
2. ໃບທະບຽນວິສາຫະກິດ

ຜູ້ຄ້າຄົນລາວທີ່ສົ່ງຊື້ນ້ຳມັນປາມຈາກ ປະເທດທີ່ສາມ (ມາເລເຊຍ). ຜູ້ສົ່ງອອກຕ້ອງໄດ້ຢືນໃບແຈ້ງມູນຄ່າ ແລະ ໃບສະແດງລາຍການສິນຄ້າໃຫ້ກັບຜູ້ຄ້າຄົນລາວ, ທີ່ໄດ້ຈ້າງບໍລິສັດຂົນສົ່ງໄທເປັນຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າດັ່ງກ່າວຈາກດ່ານຊາຍແດນມາເລເຊຍ ມາຍັງ ສປປ ລາວ ໂດຍຜ່ານຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 1/ດ່ານທ່ານາແລ້ງໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ພາຫະນະບັນທຸກໄທຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າເຂົ້າມາໃນດິນແດນຂອງ ສປປ ລາວ ເພື່ອໄປຍັງສາງເກັບສິນຄ້າທ່ານາແລ້ງ ຫຼື ສາງຂອງຜູ້ຄ້າຄົນລາວເອງ. ບໍລິສັດຂົນສົ່ງໄທຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບທາງດ້ານການແລ່ນເອກະສານ ແລະ ຈັດການທຸກຂັ້ນຕອນເອກະສານຂອງຝ່າຍປະເທດໄທ.

ການເກັບຄ່າທຳນຽມແມ່ນອີງຕາມ ລັດຖະບັນຍັດຂອງປະທານປະເທດ ວ່າດ້ວຍ ຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ 003/ປປທ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເນື່ອງຈາກປັດຈຸບັນ ຍັງບໍ່ມີການນຳເຂົ້ານ້ຳມັນປາມແບບຜ່ານແດນເທື່ອ, ເຊິ່ງເປັນໄປໄດ້ຍາກທີ່ຍັງຍືນມູນຄ່າການເກັບຄ່າທຳນຽມເຫຼົ່ານີ້; ນອນນັ້ນ ກໍຍັງບໍ່ສາມາດລະບຸຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວ ຈາກຝ່າຍປະເທດໄທ.

ໃນກໍລະນີທີ່ດຳເນີນການນຳເຂົ້າ ໂດຍບໍ່ມີແຜນການນຳເຂົ້າ, ຜູ້ຄ້າສາມາດນຳໃຊ້ແບບຟອມ D (ໃບຢັ້ງຢືນແຫຼ່ງກຳເນີດ) ຈາກປະເທດຕົ້ນທາງ ເພື່ອເປັນບ່ອນອີງໃນການຍົກເວັ້ນພາສີນຳເຂົ້າ, ແຕ່ພາສີ ແລະ ຄ່າທຳນຽມອື່ນໆແມ່ນຕ້ອງໄດ້ຊຳລະປົກກະຕິ, ເຊິ່ງປະກອບມີອາກອນຊົມໃຊ້, ອາກອນມູນຄ່າເພີ່ມ ແລະ ຜົນທະອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ທີ່ສອດຄ່ອງຕາມກົດໝາຍອາກອນແຫ່ງ ສປປ ລາວ. ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີປະຈຳດ່ານຊາຍແດນຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃນການຈັດເກັບຄ່າ ດັ່ງກ່າວ.

ຕາມການລາຍງານຂອງຜູ້ຄ້າ, ມີພຽງແຕ່ 2 ຂະແໜງການລັດຖະບານເທົ່ານັ້ນທີ່ກ່ຽວພັນກັບການນຳເຂົ້ານ້ຳມັນປາມໃນ ສປປ ລາວ ເຊັ່ນວ່າ: ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ແລະ ກະຊວງການເງິນ (ກົມພາສີ). ສ່ວນຝ່າຍປະເທດໄທປະກອບມີ ກະຊວງພານິດ ຫຼື ກະຊວງການຄ້າ (ແບບຟອມ D ຫຼື ໃບຢັ້ງຢືນແຫຼ່ງກຳເນີດ), ກະຊວງຄົມມະນາຄົມ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ເອກະສານຂົນສົ່ງ) ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີປະຈຳດ່ານຊາຍແດນ.

ຂໍ້ຈຳກັດ, ອຸປະສັກ ແລະ ບັນຫາຕ່າງໆ

ຜູ້ຄ້າຄົນລາວລາຍງານວ່າ ລັດຖະບານໄທບໍ່ໄດ້ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຂົນສົ່ງນ້ຳມັນປາມຜ່ານແດນປະເທດໄທ; ປັດຈຸບັນນ້ຳມັນປາມທີ່ນຳເຂົ້າມາຍັງ ສປປ ລາວ ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວແມ່ນມາຈາກ ປະເທດໄທ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ໄທ ບໍ່ເຫັນດີ ກັບບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ແລະ ກໍບໍ່ມີກົດໝາຍໃດເປັນຕົວຄຸ້ມຄອງຂໍ້ຈຳກັດເຫຼົ່ານີ້. ອາດດ້ວຍເຫດວ່າຜູ້ຄ້າຄົນລາວບໍ່ສາມາດຈັດຫາ ບໍລິສັດທີ່ໃຫ້ການບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນປະເພດນີ້ ໄດ້ໃນປະເທດໄທ.

ອີງຕາມການທາບທາມຄຳເຫັນນຳຜູ້ຄ້າ, ປີ 2014, ພວກເຂົາດຳເນີນການນຳເຂົ້ານ້ຳມັນປາມຈາກ ປະເທດມາເລເຊຍ ໂດຍຜ່ານ ປະເທດໄທ ໂດຍນຳໃຊ້ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງໄທ ຈັດການກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກ ປະເທດມາເລເຊຍ ມາຍັງ ສປປ ລາວໂດຍກົງ ເຊິ່ງນຳໃຊ້ດ່ານຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ່ໜຶ່ງ; ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຜູ້ຄ້າໄດ້ຊີ້ແຈ້ງວ່າ ກົດໝາຍໃໝ່ຂອງ ປະເທດໄທ ໄດ້ມີການປະກາດຫ້າມນຳເຂົ້ານ້ຳມັນປາມຈາກປະເທດທິສາມ ທີ່ມີຈຸດປະສົງຜ່ານແດນຂອງປະເທດໄທ. ເຊິ່ງປັດຈຸບັນຜູ້ຄ້າຄົນລາວແມ່ນນຳເຂົ້ານ້ຳມັນປາມຈາກປະເທດໄທເທົ່ານັ້ນ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້ ທີມງານຄົ້ນຄວ້າໄດ້ຮັບລາຍງານຈາກ ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີໄທວ່າ ບໍ່ໄດ້ມີການຫ້າມຂົນສົ່ງນໍ້າມັນປາມຜ່ານແດນ ປະເທດໄທ. ໃນຄວາມເປັນຈິງແລ້ວ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີໄທກ່າວວ່າ ບັດຈຸບັນການສົ່ງອອກນໍ້າມັນປາມຈາກ ປະເທດມາເລເຊຍແມ່ນຂົນສົ່ງຜ່ານແດນໄທ ໄປຫາ ມຽນມາ (ດ່ານຊາຍແດນ ຊະເດົາ). ນອກຈາກນີ້, ນໍ້າມັນປາມ ແມ່ນບໍ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນດໍາລັດປີ 2016 (ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ III) ທີ່ໄດ້ກຳນົດລາຍການສິນຄ້າຕ້ອງຫ້າມໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ. ທີມງານຄົ້ນຄວ້າບໍ່ສາມາດອ້າງອີງເຖິງບັນດາກົດໝາຍ ຫຼື ຂໍ້ບັງຄັບ ທີ່ທາງຜູ້ຄ້າໄດ້ກ່າວໄວ້ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ໜັງສືທາງລັດຖະການ, ເວັບໄຊທ໌ຂອງພາສີ ຫຼື ສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າ.

ນໍ້າມັນປາມເປັນໜຶ່ງໃນຜະລິດຕະພັນກະສິກໍາຂອງໄທທີ່ບໍ່ສາມາດໃຫ້ເຮັດການຄ້າແບບເສລີໄດ້. ນະໂຍບາຍການຄ້ານໍ້າມັນປາມໃນ ປະເທດໄທ ແມ່ນມີຄວາມອ່ອນໄຫວທາງດ້ານການເມືອງ. ລັດຖະບານໄທໄດ້ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນະໂຍບາຍຫຼາຍດ້ານ ເພື່ອເປັນການປົກປ້ອງ ຊາວກະສິກອນ ທີ່ປະກອບອາຊີບປູກຕົ້ນປາມ ຈາກບັນດາການແຂ່ງຂັນຈາກມາເລເຊຍ ແລະ ອິນໂດເນເຊຍ.

ບັດຈຸບັນໄດ້ມີການຄ້າປະກັນລາຄາໃຫ້ແກ່ຊາວກະສິກອນ ທີ່ປະກອບອາຊີບປູກຕົ້ນປາມ, ມາດຕະການຄຸ້ມຄອງການເໜັງຕີງຂອງລາຄາ ແລະ ກຳນົດປະລິມານນໍາເຂົ້າ. ນໍ້າມັນປາມທີ່ຈະນໍາເຂົ້າມາໃນປະເທດໄທຕາມປະລິມານທີ່ຖືກ ຈຳກັດ ແມ່ນຈະ ຕ້ອງໄດ້ຈ່າຍພາສີທີ່ອັດຕາ ພາສີ 20%; ແຕ່ຖ້າຫາກນໍາເຂົ້າເກີນກວ່າກຳນົດແມ່ນຈະຕ້ອງໄດ້ຈ່າຍພາສີທີ່ອັດຕາ 143%.

ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ, ຜູ້ຄ້າຄົນລາວຍັງໄດ້ລາຍງານໃຫ້ຮູ້ວ່າ ນັບຕັ້ງແຕ່ຕົ້ນປີ 2018, ຂັ້ນຕອນການນໍາເຂົ້າແມ່ນເລີ່ມມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກເນື່ອງຈາກລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ໄດ້ມີການປ່ຽນໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບວຽກງານຄຸ້ມຄອງແຜນການນໍາເຂົ້າຈາກ ກະຊວງ ການເງິນ (ກງ) ມອບໝາຍໃຫ້ ກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ (ກຜທ) ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບແທນ. ຄັ້ງທີ່ ກງ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບ ຂັ້ນຕອນດັ່ງກ່າວໃຊ້ເວລາພຽງ 1 ຫາ 2 ອາທິດ ແຕ່ ເມື່ອເປັນ ກຜທ ຈະໃຊ້ເວລາເຖິງ 3 ເດືອນ. ເນື່ອງຈາກການຂາດຄວາມສາມາດຂອງພະນັກງານໃນ ກຜທ ກ່ຽວກັບວຽກງານດັ່ງກ່າວ.

ຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກໃນຂັ້ນຕອນການນໍາເຂົ້ານໍ້າມັນປາມຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນການສິ້ນເບືອງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ເວລາ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ເວລາທີ່ໃຊ້ ໃນຂັ້ນຕອນການອະນຸມັດແຜນນໍາເຂົ້າຈາກ ກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ບໍ່ເປັນທາງການທີ່ກົມພາສີ. ເຊິ່ງຂັ້ນຕອນການນໍາເຂົ້ານໍ້າມັນປາມຝ່າຍປະເທດໄທແມ່ນບໍ່ມີອຸປະສັກໃດໆ ແລະ ຂັ້ນຕອນດັ່ງກ່າວໃຊ້ເວລາພຽງ 2 ຫາ 3 ວັນ.

ໃນລະຫວ່າງການສຳພາດ, ຜູ້ຄ້າໄດ້ລາຍງານວ່າ ພວກເຂົາບໍ່ເຄີຍຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບສິນທິສັນຍາສາກົນລະຫວ່າງ ສອງຝ່າຍ ຫຼື ຫຼາຍຝ່າຍ. ພວກເຂົາພຽງແຕ່ປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນ ແລະ ຂະບວນການທີ່ທາງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ແລະ ຂະແໜງການລັດຖະບານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ຜູ້ຄ້າແມ່ນຍັງຂາດຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບ ຂະແໜງການລັດຖະບານທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ກັບການດຳເນີນທຸລະກິດຂອງຕົນ. ຕົວຢ່າງ, ມີພຽງເຈົ້າໜ້າທີ່ໄທເທົ່ານັ້ນ ທີ່ຜູ້ຄ້າເຫັນວ່າມີຄວາມສຳຄັນໃນການນໍາເຂົ້ານໍ້າມັນປາມໂດຍສະເພາະກະຊວງພານິດ (ການຄ້າ) ແລະ ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ແລະ ຂົນສົ່ງ; ຍົກເວັ້ນກະຊວງກະສິກໍາ.

ມາດຕະການໂດຍລວມທີ່ສຳຄັນ ຕໍ່ການນໍາເຂົ້ານໍ້າມັນປາມຈາກປະເທດໄທ

ປະເທດ	ມາດຕະການ	ສັງລວມ	ກົດໝາຍ ແລະ ຂໍ້ກຳນົດອ້າງອີງ	ການບໍ່ປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ
ສປປ ລາວ	ຂໍອະນຸມັດແຜນນໍາເຂົ້າ (Master List) ຈາກກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ເພື່ອຍົກເວັ້ນພາສີນໍາເຂົ້າ	ເນື່ອງຈາກ ກຜທ ໄດ້ຮັບໜ້າທີ່ແທນ ກງ ຕໍ່ກັບວຽກງານອະນຸມັດແຜນນໍາເຂົ້າ ແລະ ການຂາດຄວາມສາມາດໃນການປະຕິບັດວຽກຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ ກຜທ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ຂັ້ນຕອນດັ່ງກ່າວໃຊ້ເວລາເຖິງ 3 ເດືອນ	ແມ່ນ	ບໍ່ແມ່ນ

	ຮັບໜັງສືແຈ້ງການຈາກກົມພາສາ	ໃຊ້ເວລາ 2 ອາທິດ	ແມ່ນ	ບໍ່ແມ່ນ
	ຖ້າບໍ່ມີແຜນນຳເຂົ້າ ຕ້ອງໄດ້ຊຳລະອາກອນຊົມໃຊ້, ອາກອນມູນຄ່າເພີ່ມ ແລະ ຄ່າທຳນຽມອື່ນໆປະຈຳດ່ານ	ຜູ້ນຳເຂົ້າສາມາດໄດ້ຮັບການຜ່ອນຜັນສຳລັບພາສີນຳເຂົ້າ ແຕ່ອາກອນ ແລະ ຄ່າທຳນຽມອື່ນໆແມ່ນຕ້ອງໄດ້ຊຳລະ	ແມ່ນ	ແມ່ນ
	ຊຳລະຄ່າທຳນຽມພາສີຕ່າງໆ	ຜູ້ຄ້າໄດ້ລາຍງານວ່າ ພວກເຂົາຕ້ອງໄດ້ຊຳລະຄ່າທຳນຽມທີ່ບໍ່ເປັນທາງການໃຫ້ແກ່ ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ສປປ ລາວ	ບໍ່ແມ່ນ	ແມ່ນ
ປະເທດໄທ	ຫ້າມດຳເນີນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນສຳລັບ ນ້ຳມັນປາມ	ຜູ້ຄ້າລາຍງານວ່າ ທາງຝ່າຍໄທໄດ້ມີການຫ້າມດຳເນີນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນສຳລັບ ນ້ຳມັນປາມ, ແຕ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີໄທໄດ້ມີຂໍ້ໂຕ້ຖຽງກັບບັນດາດັ່ງກ່າວ	ບໍ່ແມ່ນ; ເພາະວ່າ ດຳລັດຂອງປະເທດໄທ ປີ 2016 ທີ່ລະບຸໄວ້ວ່າ ນ້ຳມັນປາມ ບໍ່ໄດ້ນອນຢູ່ໃນລາຍການສິນຄ້າຕ້ອງຫ້າມໃນການນຳເຂົ້າ	ບໍ່ມີ

4.2 ການສົ່ງອອກມັນຕົ້ນຜ່ານ ປະເທດໄທ

ຄຳນຳ

ການຂະຫຍາຍຕົວສຳລັບການສົ່ງອອກສິນຄ້າກະສິກຳ ໂດຍສະເພາະແມ່ນມັນຕົ້ນ ແລະ ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການລົງທຶນທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດໃນຂະແໜງດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຖືເປັນບຸລິມາສິດພິເສດຂອງ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ. ເຊິ່ງການປຸກມັນຕົ້ນສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນຢູ່ທາງພາກໃຕ້ ແລະ ການສົ່ງອອກສ່ວນຫຼາຍແມ່ນຜ່ານດານຊາຍແດນວັງເຕົ້າ ໄປຍັງ ປະເທດໄທ ແລະ ຂົນສົ່ງຜ່ານທ່າເຮືອ ແຫຼມສະບັງ ໄປຍັງບັນດາປະເທດໃນສະຫະພາບເອີຣົບ (EU).

ຂັ້ນຕອນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ

ຂັ້ນຕອນການສົ່ງອອກມັນຕົ້ນໄປຍັງປະເທດໄທ ແລະ ການຂົນສົ່ງຜ່ານ ປະເທດໄທ ໄປຍັງ ປະເທດທິສາມ ແມ່ນປະຕິບັດພາຍໃຕ້ຂັ້ນຕອນດຽວກັນ. ເຊິ່ງກໍ່ຍັງມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນລະຫວ່າງເງື່ອນໄຂທາງດ້ານໃບຢັ້ງຢືນຄຸນະພາບສິນຄ້າ ແລະ ເອກະສານສຳຄັນຕ່າງໆ ເຊັ່ນວ່າ ໃບຢັ້ງຢືນແຫຼ່ງກຳເນີດສິນຄ້າ (CO) ທີ່ມີຄວາມຈຳເປັນກັບບາງປະເທດ.

ກ. ເມື່ອໄດ້ຮັບລາຍການສັ່ງຊື້ສິນຄ້າ, ຜູ້ຄ້າຕ້ອງປະກອບເອກະສານເພື່ອການສົ່ງອອກ ດັ່ງນີ້:

1. ໃບຢັ້ງຢືນແຫຼ່ງກຳເນີດສິນຄ້າ (CO) ຈາກພະແນກອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າແຂວງ/ນະຄອນຫຼວງ ຫຼື ກົມນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ເຊິ່ງອີງຕາມເງື່ອນໄຂຂອງເອກະສານໃນການຂໍໃບຢັ້ງຢືນ. ຂັ້ນຕອນດັ່ງກ່າວໃຊ້ເວລາ 1 ວັນ ແລະ ຄ່າທຳນຽມແມ່ນ 130,000 ກີບ.
2. ໃບຢັ້ງຢືນສຸຂະນາໄມຟິດ ຈາກພະແນກກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ແຂວງ. ໃຊ້ເວລາ 1 ວັນ ແລະ ຄ່າທຳນຽມ 300,000 ກີບ.
3. ໃບຢັ້ງຢືນຜົນການວິເຄາະ (ໂດຍຜູ້ຄ້າ/ບໍລິສັດ).
4. ໃບແຈ້ງມູນຄ່າ (ໂດຍຜູ້ຄ້າ/ບໍລິສັດ).
5. ໃບສະແດງລາຍການສິນຄ້າ (ໂດຍຜູ້ຄ້າ/ບໍລິສັດ).
6. ໃບຮັບປະກັນໄພການສົ່ງອອກ.

- ຂ. ລະບຸທ່າເຮືອ ແລະ ພາຫະນະຂົນສົ່ງ (ຕູ້ບັນຈຸສິນຄ້າ) ຈາກປະເທດໄທ ເພື່ອດຳເນີນການຂົນສົນຄ້າຢູ່ສາງຂອງຜູ້ຄ້າ ໃນ ສປປ ລາວ
- ຄ. ການແຈ້ງພາສີທາງຝ່າຍ ສປປ ລາວ (ກວດກາເອກະສານ ແລະ ສິນຄ້າ)
- ງ. ການແຈ້ງພາສີທາງຝ່າຍ ປະເທດໄທ (ກວດກາເອກະສານ ແລະ ໜີບກົວສິນຄ້າ)
- ຈ. ການແຈ້ງພາສີຢູ່ດ່ານທາງເຮືອ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າອອກ

ຜູ້ຄ້າຄົນລາວໄດ້ໃຫ້ຂໍ້ມູນພຽງເລັກໜ້ອຍກ່ຽວກັບການປະກອບເອກະສານ ແລະ ຄ່າທຳນຽມທີ່ຊຳລະໃຫ້ແກ່ ເຈົ້າໜ້າທີ່ໄທ. ເນື່ອງຈາກວ່າ ພວກເຂົາໄດ້ຈ້າງບໍລິສັດຂົນສົ່ງໄທເປັນຜູ້ເຈລະຈາກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີໄທ ແລະ ຮັບຜິດຊອບໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອອກທີ່ດ່ານທ່າເຮືອ.

ຂໍ້ຈຳກັດ, ອຸປະສັກ ແລະ ບັນຫາຕ່າງໆ

ເນື່ອງຈາກລົດບັນທຸກຂອງ ສປປ ລາວ (ພາຫະນະຂົນສົ່ງສິນຄ້າ) ແມ່ນບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ເຂົ້າມາຍັງ ປະເທດໄທ, ຜູ້ຄ້າຈຳເປັນຕ້ອງນຳໃຊ້ ລົດບັນທຸກສິນຄ້າຂອງ ໄທ ເທົ່ານັ້ນ. ແຕ່ລົດບັນທຸກສິນຄ້າຂອງ ໄທ ສາມາດເຂົ້າມາຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າຢູ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ພຽງແຕ່ 3 ວັນ. ເຊິ່ງການປະຕິບັດ ດັ່ງກ່າວນີ້ ແມ່ນບໍ່ໄດ້ນອນຢູ່ໃນຂໍ້ກຳນົດ ຫຼື ກົດໝາຍ.

ຜູ້ຄ້າລາຍງານວ່າ ທ່າເຮືອ ບາງກອກ ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການສົ່ງອອກແບັງມັນຕົ້ນ, ເຖິງແມ່ນວ່າຍັງບໍ່ທັນມີຄຳສັ່ງຢ່າງເປັນທາງການ. ການຫ້າມດັ່ງກ່າວແມ່ນກຳນົດຂຶ້ນໂດຍ ເຈົ້າໜ້າທີ່ເທດສະບານຂອງບາງກອກ ເນື່ອງຈາກສິນຄ້າດັ່ງກ່າວມີຜົນກະທົບດ້ານລົບໃຫ້ແກ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (ຕຍ: ເກີດມີລະອອງຝຸ່ນຈຳນວນຫຼາຍໃນເຂດດຳລົງຊີວິດຂອງປະຊາຊົນ). ແຕ່ແບັງມັນຕົ້ນສາມາດສົ່ງອອກຜ່ານທາງດ່ານແຫຼມສະບັງ.

ປະເທດໄທຍັງບໍ່ທັນມີຂໍ້ກຳນົດໃດ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນສຳລັບແບັງມັນຕົ້ນກັບ ສປປ ລາວ; ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ປະເທດໄທ ແມ່ນມີ ນະໂຍບາຍກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນສຳລັບແບັງມັນຕົ້ນກັບ ປະເທດກຳປູເຈຍ (ແຈ້ງການກົມກະສິກຳວ່າດ້ວຍ ເງື່ອນໄຂການຂົນສົ່ງມັນຕົ້ນຜ່ານແດນຈາກ ຣາຊະອານະຈັກ ກຳປູເຈຍ ພ.ສ 2553). ແຈ້ງການດັ່ງກ່າວ ລະບຸພຽງແຕ່ເງື່ອນໄຂກ່ຽວກັບ ສຸຂານາໄມ ແລະ ສຸຂານາໄມຟິດ, ເຊັ່ນວ່າ ຕູ້ບັນຈຸສິນຄ້າຕ້ອງສະອາດ ແລະ ປິດແໜ້ນ.

ຜ່ອມດຽວກັນນັ້ນ ຜູ້ຄ້າຍັງລາຍງານອີກວ່າ ອຸປະສັກຫຼັກໃນການສົ່ງອອກມັນຕົ້ນແມ່ນການຂາດສະມາຄົມຜູ້ສົ່ງອອກມັນຕົ້ນ ທີ່ມາສະໜັບສະໜູນທາງດ້ານນະໂຍບາຍ ແລະ ບຸລິມະສິດທາງດ້ານລະບຽບກົດໝາຍໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ.

ບັນຫາໃຫຍ່ຂອງຜູ້ຄ້າແມ່ນ ການເກັບຄ່າທຳນຽມທີ່ບໍ່ເປັນທາງການຈາກຂະແໜງການລັດຖະບານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ຢູ່ລະຫວ່າງ 100,000 ຫາ 300,000 ກີບ.

ການສົ່ງອອກມັນຕົ້ນ ຜ່ານ ປະເທດໄທ - ພາບລວມຂອງມາດຕະການຕົ້ນຕໍ ຕໍ່

ປະເທດ	ມາດຕະການ	ສັງລວມ	ອີງຕາມກົດໝາຍ ແລະ ຂໍ້ກຳນົດ	ການບໍ່ປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ
ສປປ ລາວ	ລົດບັນທຸກສິນຄ້າໄທສາມາດຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າໃນ ສປປ ລາວ ໄດ້ພຽງ 3 ວັນ	ສະພາການຄ້າ ແລະ ອຸດສາຫະກຳແຫ່ງຊາດລາວ ລາຍງານວ່າ ກຳນົດ 3 ວັນ ແມ່ນສຳລັບລົດບັນທຸກທີ່ວ່າເປົ້າເທົ່ານັ້ນ. ເອ	ບໍ່ຊັດເຈນ	ບໍ່ຊັດເຈນ

		ກະສານ (U53) ອະນຸມັດໃຫ້ລົດບັນທຸກໄທຢູ່ໄດ້ເຖິງ 30 ວັນ		
	ການບັນທຸກນໍາໜີ້ກທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ປະເທດໄທ	ເງື່ອນໄຂການກຳນົດນໍາໜີ້ກລົດບັນທຸກທີ່ຕ່າງກັນ ເຮັດໃຫ້ເປັນອຸປະສັກໃນການຂ້າມຊາຍແດນຂອງລົດບັນທຸກ	ແມ່ນ	ບໍ່ແມ່ນ
	ການຊຳລະຄ່າທຳນຽມທີ່ບໍ່ເປັນທາງການ	ການເກັບຄ່າທຳນຽມທີ່ສູງເກີນໄປ ຂອງ ເຈົ້າໜ້າທີ່ ສປປ ລາວ. ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການປະສານງານກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ຂັ້ນແຂວງຊຶ່ງຖືວ່າເປັນອຸປະສັກໃຫ້ແກ່ຜູ້ຄ້າ	ບໍ່ແມ່ນ	ແມ່ນ
ປະເທດໄທ	ການບັນທຸກນໍາໜີ້ກທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ປະເທດໄທ	ເງື່ອນໄຂການກຳນົດນໍາໜີ້ກລົດບັນທຸກທີ່ຕ່າງກັນ ເຮັດໃຫ້ເປັນອຸປະສັກໃນການຂ້າມຊາຍແດນຂອງລົດບັນທຸກ	ແມ່ນ	ບໍ່ແມ່ນ
	ການຫ້າມສົ່ງອອກແປ້ງມັນຕົ້ນທີ່ທ່າເຮືອ ບາງກອກ	ເຈົ້າໜ້າທີ່ເທສະບານຂອງບາງກອກ ເປັນຜູ້ບັງໃຊ້ມາດຕະການຫ້າມສົ່ງອອກແປ້ງມັນຕົ້ນເນື່ອງຈາກເປັນຜົນກະທົບທາງສິ່ງແວດລ້ອມໃຫ້ແກ່ການດຳລົງຊີວິດຂອງປະຊາຊົນ	ບໍ່ຊັດເຈນ – ຄຳສັ່ງຂອງທາງຂັ້ນເທດສະບານ ຍັງບໍ່ສາມາດລະບຸໄດ້	ບໍ່ແມ່ນ

4.3 ການສົ່ງອອກແຮ່ທາດຜ່ານ ປະເທດ ຫວຽດນາມ

ຄຳນຳ

ການສົ່ງອອກແຮ່ທາດຂອງ ສປປ ລາວ ສາມາດຜ່ານໄດ້ດ່ານຊາຍແດນຫຼາຍຈຸດ. ບົດສຶກສາຄັ້ງນີ້ແມ່ນເນັ້ນໜັກສະເພາະການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຫວຽດນາມ ທີ່ດ່ານແດນສະຫວັນ ແລະ ດ່ານນາເຝົ້າ.

ຂັ້ນຕອນ

ຂັ້ນຕອນການສົ່ງອອກແຮ່ທາດ ສາມາດລະບຸໄດ້ດັ່ງນີ້.

- ກ. ຂໍອະນຸມັດປະລິມານສົ່ງອອກຈາກກົມຄຸ້ມຄອງບໍ່ແຮ່, ກະຊວງ ພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ (ກພບ). ປະກອບເອກະສານດັ່ງນີ້: ໃບອະນຸຍາດຂຸດຄົ້ນແຮ່ທາດ; ໃບອະນຸຍາດປຸງແຕ່ງແຮ່ທາດ; ໃບຢັ້ງຢືນທະບຽນວິສາຫະກິດ. ໃຊ້ເວລາຢູ່ 3 ວັນ ເພື່ອໄດ້ຮັບໃບຢັ້ງຢືນປະລິມານການສົ່ງອອກ ແລະ ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ເຖິງ 1 ປີ.
- ຂ. ການສົ່ງອອກທຸກໆຄັ້ງ, ຜູ້ຄ້າຕ້ອງໄດ້ປະກອບເອກະສານຂໍອະນຸຍາດສົ່ງອອກຈາກກົມຄຸ້ມຄອງບໍ່ແຮ່, ກະຊວງ ພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່. ຂັ້ນຕອນນີ້ໃຊ້ເວລາຢູ່ 3 ວັນ.
- ຄ. ໃບຢັ້ງຢືນການຊຳລະຄ່າຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍ ກົມຄຸ້ມຄອງຊັບສິນແຫ່ງຊາດ.
- ງ. ໃບຢັ້ງຢືນແຫຼ່ງກຳເນີດສິນຄ້າ (CO) ອອກໃຫ້ໂດຍ ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ. ໃຊ້ເວລາຢູ່ 1 ວັນ.

ຈ. ສິນຄ້າຈະຖືກຂົນສົ່ງລົດໃນພື້ນທີ່ດຳເນີນການຂຸດຄົ້ນຂອງຜູ້ຄ້າ. ເຊິ່ງມີເຈົ້າໜ້າທີ່ຈາກພາກສ່ວນລັດຖະບານໃນຂັ້ນທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຂັ້ນຕອນດັ່ງກ່າວເຊັ່ນວ່າ: ເຈົ້າໜ້າທີ່ຈາກກະຊວງ ພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່, ກະຊວງ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ, ແລະ ກະຊວງການເງິນ.

ສ. ການແຈ້ງພາສີ ແລະ ກວດກາສິນຄ້າ ຢູ່ຈຸດຊາຍແດນຂອງ ສປປ ລາວ.

ຊ. ການແຈ້ງພາສີ ແລະ ກວດກາສິນຄ້າ ຢູ່ຈຸດຊາຍແດນຂອງ ປະເທດ ຫວຽດນາມ.

ຍ. ການແຈ້ງພາສີ ແລະ ກວດກາສິນຄ້າ ຢູ່ທ່າເຮືອ ຫວຽດນາມ

ຂໍ້ຈຳກັດ, ອຸປະສັກ ແລະ ບັນຫາຕ່າງໆ

ຜູ້ຄ້າຕ້ອງໄດ້ຊຳລະຄ່າທຳນຽມທີ່ເປັນທາງການ ແລະ ບໍ່ເປັນທາງການຫຼາຍລາຍການ ຢູ່ຕາມຈຸດຊາຍແດນ, ເນື່ອງຈາກບັນຫາການເກັບຄ່າທຳນຽມດັ່ງກ່າວແມ່ນຍັງຂາດຄວາມໂປ່ງໄສ ພ້ອມກັບບັນຫາການປ່ຽນແປງທາງດ້ານຂັ້ນຕອນທີ່ຄາດການບໍ່ໄດ້ລ່ວງໜ້າ ເປັນສາເຫດເຮັດໃຫ້ພາຫະນະຂົນສົ່ງສິນຄ້າຖືກລ່າຊ້າທີ່ດ່ານຊາຍແດນ ເປັນເວລາເຖິງ 1 ອາທິດ ຫຼື ດົນກວ່າ.

ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ ຜູ້ຄ້າລາຍງານຕື່ມອີກວ່າ ພວກເຂົາຍັງຕ້ອງດຳເນີນຂັ້ນຕອນການສົ່ງອອກຢູ່ພາຍໃນຂັ້ນແຂວງ, ເຖິງແມ່ນວ່າ ຈະໄດ້ຮັບໃບອະນຸຍາດສົ່ງອອກຈາກຂັ້ນສູນກາງແລ້ວກໍຕາມ. ຂັ້ນຕອນທີ່ຊ້າຊ້ອນນີ້ເຮັດໃຫ້ຜູ້ຄ້າເສຍເວລາ ແລະ ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ສູງ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການຊຳລະຄ່າທຳນຽມທີ່ເປັນທາງການ ແລະ ບໍ່ເປັນທາງການ.

ນອກນັ້ນ, ຍັງມີບັນຫາການໜີບກົວທີ່ຊ້າຊ້ອນກັນ; ຕົວຢ່າງ, ພາຫະນະຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕ້ອງໄດ້ຖືກໜີບກົວເວລາເອົາສິນຄ້າຂຶ້ນລົດ ແລະ ທີ່ດ່ານຊາຍແດນອີກເທື່ອໜຶ່ງ. ເຊິ່ງເປັນສາເຫດເຮັດໃຫ້ ເສຍເວລາໃນການກວດສອບສິນຄ້າຢູ່ດ່ານຊາຍແດນ ປະມານ 10-15 ນາທີ (ໂດຍບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງສະແກນສິນຄ້າ).

ຜູ້ຄ້າລາຍງານໃຫ້ຮູ້ວ່າ ຖ້າປະຕິບັດຖືກຕ້ອງຕາມຂັ້ນຕອນຂອງຝ່າຍ ສປປ ລາວ, ພວກເຂົາກໍບໍ່ມີບັນຫາການສົ່ງອອກໄປຍັງດິນແດນຂອງຝ່າຍຫວຽດນາມ. ຕາມກົດໝາຍພາສີຂອງ ປະເທດຫວຽດນາມ (ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ພາສີ ເລກທີ 54/2014/QH13) ທີ່ລະບຸໄວ້ວ່າ ຜູ້ຄ້າຕ້ອງຢືນເອກະສານ ໂດຍອີງຕາມແຕ່ລະກໍລະນີດັ່ງນີ້:

- ສັນຍາຊື້ ແລະ ຂາຍສິນຄ້າ
- ໃບແຈ້ງມູນຄ່າ
- ໃບຂົນສົ່ງສິນຄ້າ
- ໃບຍິ່ງຢືນແຫຼ່ງກຳເນີດຂອງສິນຄ້າ
- ໃບອະນຸຍາດສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າ
- ໜັງສືນຳສິ່ງ ຜົນການກວດສອບ ຫຼື ເອກະສານຢືກເວັ້ນການກວດສອບ
- ເອກະສານຕ່າງໆທີ່ລະບຸໄວ້ໃນບົດບັນຍັດຂອງກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ການສົ່ງອອກແຮ່ທາດ ຜ່ານ ປະເທດຫວຽດນາມ - ພາບລວມຂອງມາດຕະການລວມ ຕໍ່

ປະເທດ	ມາດຕະການ	ສັງລວມ	ອີງຕາມກົດໝາຍ ແລະ ຂໍ້ກຳນົດ	ການບໍ່ປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ
ສປປ ລາວ	ຂັ້ນຕອນການສົ່ງອອກ ແລະ ການເກັບຄ່າທຳນຽມໃນຂັ້ນແຂວງ	ເຖິງແມ່ນວ່າ ຜູ້ສົ່ງອອກ ຈະໄດ້ຮັບໃບອະນຸຍາດຈາກຂັ້ນສູນກາງແລ້ວ, ພວກເຂົາຍັງຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນຂັ້ນຕອນການສົ່ງ	ບໍ່ມີ	ແມ່ນ

		ອອກ ແລະ ເສຍຄ່າທຳນຽມໃນຂັ້ນແຂວງອີກ.		
	ການໜີບກົວ	ຂັ້ນຕອນການໜີບກົວຍັງມີລັກສະນະຊ້ຳຊ້ອນ ເນື່ອງຈາກ ພາຫະນະຂົນສົ່ງຕ້ອງຖືກໜີບກົວເວລາເອົາສິນຄ້າຂຶ້ນລົດ ແລະ ດ່ານຊາຍແດນ	ບໍ່ມີ	ແມ່ນ
ປະເທດ ຫວຽດນາມ	ຍັງບໍ່ທັນມີມາດຕະການໃດທີ່ລະບຸໄວ້ໃນຝ່າຍຂອງ ຫວຽດນາມ	ບໍ່ສາມາດລະບຸໄດ້	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ພາສີ ເລກທີ. 54/24/QH13 ທີ່ປະຕິບັດຕາມແຕ່ລະກໍລະນີ	ບໍ່ແມ່ນ

4.4 ການນຳເຂົ້າສັດ ແລະ ໝາກໄມ້ ຈາກ ປະເທດໄທ ໄປຍັງ ຫວຽດນາມ ໂດຍຜ່ານແດນ ສປປ ລາວ

ຂັ້ນຕອນການສົ່ງຜ່ານ

ການຂົນສົ່ງໝາກໄມ້ຜ່ານແດນ

ຜູ້ຄ້າ ຫຼື ບໍລິສັດຂົນສົ່ງໄທ ຄວນຕິດຕັດເອກະສານ ໃຫ້ກັບ ຜູ້ຄ້າ ຫຼື ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງ ສປປ ລາວ ໂດຍຜ່ານ ອີເມວດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ໃບແຈ້ງມູນຄ່າ (Invoice)
- ໃບລາຍການສິນຄ້າ (Packing list)
- ຂໍ້ມູນພາຫະນະຂົນສົ່ງ (ເລກທະບຽນລົດບັນທຸກ, ທະບຽນລົດຜ່ວງບັນຈຸສິນຄ້າ ແລະ ອື່ນໆ)

ຜູ້ຄ້າ ຫຼື ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງ ສປປ ລາວ ຄວນປະກອບເອກະສານດັ່ງນີ້:

- ແຈ້ງໃບແຈ້ງມູນຄ່າ ແລະ ເອກະສານຂົນສົ່ງໄປຍັງເຈົ້າໜ້າທີ່ສາງ ເພື່ອຂຶ້ນທະບຽນ ຕົວເລກສາງ. ບ້ອນຂໍ້ມູນລົງໃນ ລະບົບບໍລິຫານຂໍ້ມູນການແຈ້ງພາສີ ແບບອັດຕະໂນມັດ (ASYCUDA). ຜູ້ຄ້າ ແລະ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງ ສປປ ລາວ ຄວນໄດ້ຮັບລາຍເຊັນຮັບຮອງໂດຍ ຫົວໜ້າດ່ານພາສີປະຈຳດ່ານ.
- ເມື່ອລົດບັນທຸກສິນຄ້າໄທມາຮອດດ່ານຊາຍແດນຂອງ ສປປ ລາວ, ຜູ້ຄ້າຕ້ອງແຈ້ງໃບຢັ້ງຢືນສຸຂານາໄມແລະ ສຸຂານະໄມຟິດໃຫ້ກັບຫ້ອງການກັກກັນຟິດປະຈຳດ່ານ; ເມື່ອໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ແລ້ວ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີຈະກວດເອກະສານຂົນສົ່ງ ແລະ ເກັບຄ່າທຳນຽມ. ຜູ້ຄ້າຕ້ອງໄດ້ກວດຄືນເບິ່ງ ຕົວເລກປະຈຳພາຫະນະຂົນສົ່ງ ແລະ ຕູ້ບັນຈຸສິນຄ້າກ່ອນທີ່ຈະໄດ້ຮັບໃບປ່ອຍລົດຂົນສົ່ງອອກຈາກສາງ. ແລ້ວຜ່ານການໜີບກົວພາສີ ໃສ່ຕູ້ບັນຈຸສິນຄ້າ.
- ເມື່ອລົດບັນທຸກສິນຄ້າມາຮອດດ່ານຊາຍແດນຫວຽດນາມ (ຝ່າຍ ສປປ ລາວ), ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ແລະ ກັກກັນຟິດກວດຄືນເອກະສານ, ຕູ້ບັນຈຸສິນຄ້າ ແລະ ອະນຸຍາດໃຫ້ປ່ອຍສິນຄ້າເຂົ້າສູ່ແດນຂອງຫວຽດນາມ.

ເວລາ ແລະ ຄ່າທຳນຽມ ໃນດ່ານຂາເຂົ້າ ຂອງ ສປປ ລາວ

1. ຄ່າທຳນຽມທີ່ເປັນທາງການ:

- ຄ່າທຳນຽມຂົນສົ່ງປະຈຳດ່ານ: 165,000 ກີບ ຕໍ່ຄົນ
- ຄ່າທຳນຽມຜູ້ຂັບຂີ່: 10,000 ກີບ ຕໍ່ຄົນ
- ຄ່າທຳນຽມຕຳຫຼວດກວດຄືນເຂົ້າເມືອງ: 10,000 ກີບ ຕໍ່ຄົນ

- ຄ່າທຳນຽມຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ: 350,000 ກີບ ຕໍ່ ຕູ້ບັນຈຸສິນຄ້າ
- ຄ່າທຳນຽມ ASYCUDA: 100,000 ກີບ ຕໍ່ໜຶ່ງການຂົນສົ່ງ
- ຄ່າທຳນຽມໜີບກົວ: 20,000 ກີບ
- ຄ່າບໍລິການສຳລັບ ໜ່ວຍງານກັກກັນຜິດ: 15.000 ກີບ ຕໍ່ຄັນ

2. ຄ່າທຳນຽມທີ່ບໍ່ເປັນທາງການ:

- ຄ່າທຳນຽມຂົນສົ່ງປະຈຳດ່ານ (ເກັບເພີ່ມ): 50,000 ກີບ ຕໍ່ຄັນ
- ຄ່າທຳນຽມ ASYCUDA ແລະ ຄ່າທຳນຽມຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ (ເກັບເພີ່ມ): 50,000 ກີບ ຕໍ່ໜຶ່ງການຂົນສົ່ງ
- ເຊັນເອກະສານ ແລະ ຈ້ຳກາ ຈາກ ຫົວໜ້າຫ້ອງການພາສີປະຈຳດ່ານ: 20,000 ກີບ ຕໍ່ໜຶ່ງການຂົນສົ່ງ
- ຄ່າທຳນຽມສາງ: 100,000 ກີບ ຕໍ່ໜຶ່ງການຂົນສົ່ງ
- ໃບປ່ອຍ: 50,000 ກີບ ຕໍ່ໜຶ່ງການຂົນສົ່ງ

ລວມ (ຄິດເປັນ 1 ຄົນ, 1 ພາຫະນະຂົນສົ່ງ): 670,000 ກີບ (ທາງການ) + 270,000 ກີບ (ບໍ່ເປັນທາງການ) = 940,000 ກີບ

ເວລາທີ່ໃຊ້ ໃນດ່ານຂາເຂົ້າ ຂອງ ສປປ ລາວ:

- ໜ່ວຍງານກັກກັນຜິດ: 1 ນາທີ
- ຂຶ້ນທະບຽນເອກະສານຂົນສົ່ງ: 3 ນາທີ
- ອະນຸມັດເອກະສານຂົນສົ່ງ: 2 ນາທີ (ຖ້າຄົບ)
- ແຈ້ງຂໍ້ມູນລົງໃນ ລະບົບ ASYCUDA: 1 ນາທີ (5 ນາທີ ຖ້າເອກະສານບໍ່ຄົບ)
- ການແຈ້ງເອກະສານ: 3 ນາທີ (ກວດກາການແຈ້ງພາສີ)
- ຫົວໜ້າດ່ານຊາຍແດນເຊັນອະນຸມັດ: 1 ນາທີ
- ກວດຕົວເລກປະຈຳພາຫະນະຂົນສົ່ງ ແລະ ຕູ້ບັນຈຸສິນຄ້າ: 2 ນາທີ
- ຖ້າເອກະສານຄົບຖ້ວນ, ຂັ້ນຕອນທັງໝົດຈະໃຊ້ເວລາຢູ່ 30 ນາທີ. ຖ້າບໍ່, ຈະໃຊ້ເວລາຢູ່ 1 ຊົ່ວໂມງ.

ເວລາທັງໝົດ: 42 – 77 ນາທີ

ເວລາ ແລະ ຄ່າທຳນຽມ ໃນດ່ານຂາອອກ ຂອງ ສປປ ລາວ:

- ເຄື່ອງສະແກນສິນຄ້າ: 50,000 ກີບ ຕໍ່ຄັນ.
- ຄ່າທຳນຽມທີ່ບໍ່ເປັນທາງການ: 100,000 ກີບ ຕໍ່ຄັນ.

ລວມ (ຄິດເປັນ 1 ຄົນ, 1 ພາຫະນະຂົນສົ່ງ): 50,000 ກີບ (ທາງການ) + 100,000 ກີບ (ບໍ່ເປັນທາງການ) = 150,000 ກີບ

ເວລາທີ່ໃຊ້ ໃນດ່ານຂາອອກ ຂອງ ສປປ ລາວ:

- ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕັດກ້ວອອກ: 1 ນາທີ
- ເຄື່ອງສະແກນສິນຄ້າ: 5 ນາທີ

ລວມ: 6 ນາທີ

ການຂົນສົ່ງສັດຜ່ານແດນ

ອີງຕາມການລາຍງານຂອງຜູ້ຄ້າ, ການຂົນສົ່ງສັດຜ່ານແດນ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ. ຍ້ອນເງື່ອນໄຂການປະຕິບັດງານທີ່ເປັນອຸປະສັກໃຫ້ແກ່ຜູ້ຄ້າ, ໃນຂັ້ນຕອນການນຳເຂົ້າສັດ, ການຊຳລະພາສິນຳເຂົ້າ ແລະ ທຳການສົ່ງອອກຄືນ.

ຂັ້ນຕອນ ແລະ ຄ່າທຳນຽມ ແມ່ນ ມີລັກສະນະຄ້າຍຄືກັນ ການຂົນສົ່ງໝາກໄມ້ຜ່ານແດນ; ຍົກເວັ້ນການເກັບຄ່າທຳນຽມຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ 350,000 ກີບ; ແຕ່ຕ້ອງໄດ້ມີການເກັບຄ່າທຳນຽມອື່ນໆເຊັ່ນວ່າ: 15 ໂດລາສະຫະລັດ ຕໍ່ ງົວໜຶ່ງຕົວ ແລະ 20 ໂດລາສະຫະລັດ ຕໍ່ ຄວາຍໜຶ່ງຕົວ. ຕິດຄັດໃບຢັ້ງຢືນສຸຂະພາບສັດຈາກປະເທດຕົ້ນທາງ (ຕຢ: ປ້າຍຕິດຫູຂອງສັດແຕ່ລະຕົວ).

ຂໍ້ຈຳກັດ, ອຸປະສັກ ແລະ ບັນຫາຕ່າງໆ

ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ແລະ ຜູ້ຄ້າໝາກໄມ້ ບໍ່ໄດ້ມີການລາຍງານກ່ຽວກັບບັນຫາການຄ້າຜ່ານແດນ; ຍົກເວັ້ນເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຂັ້ນຕອນທີ່ຊັກຊ້າ ທີ່ເປັນສິ່ງທ້າທາຍຕົ້ນຕໍ. ອີງຕາມທັດສະນະຂອງຜູ້ຄ້າ ໃຫ້ຮູ້ວ່າການຂົນສົ່ງສັດຜ່ານແດນຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກກວ່າ ປະເທດອື່ນໆ.

ການນຳເຂົ້າ ສັດ ແລະ ໝາກໄມ້ ຈາກ ປະເທດໄທ ໄປຍັງ ຫວຽດນາມ ໂດຍຜ່ານ ສປປ ລາວ - ພາບລວມຂອງມາດຕະການຫຼັກ ຕໍ່

ປະເທດ	ມາດຕະການ	ສັງລວມ	ອີງຕາມກົດໝາຍ ແລະ ຂໍ້ກຳນົດ	ການບໍ່ປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ
ສປປ ລາວ	ຜູ້ຄ້າໝາກໄມ້: ເສຍຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຜ່ານທະອິນໆຢູ່ຕາມດ່ານຊາຍແດນ	ບັນຫາຫຼັກແມ່ນການເກັບຄ່າທຳນຽມທີ່ບໍ່ເປັນທາງການ ແລະ ຂັ້ນຕອນທີ່ຊັກຊ້າຢູ່ດ່ານຊາຍແດນ	ບໍ່ມີ	ບໍ່ແມ່ນ
	ຜູ້ຄ້າສັດ: ການຫ້າມຂົນສົ່ງສັດປ່າຂ້າມແດນ	ຜູ້ຄ້ານຳເຂົ້າສັດ, ຊຳລະພາສິ ແລະ ທຳການສົ່ງອອກເປັນຂັ້ນຕອນທີ່ຫຍຸ້ງຍາກ	ບໍ່ຊັນເຈນ	ບໍ່ຊັນເຈນ
ປະເທດໄທ	ບໍ່ສາມາດລະບຸໄດ້	ບໍ່ສາມາດລະບຸໄດ້	ບໍ່ສາມາດລະບຸໄດ້	ບໍ່ສາມາດລະບຸໄດ້
ປະເທດຫວຽດນາມ	ບໍ່ສາມາດລະບຸໄດ້	ບໍ່ສາມາດລະບຸໄດ້	ບໍ່ສາມາດລະບຸໄດ້	ບໍ່ສາມາດລະບຸໄດ້

5. ສະຫຼຸບ

ການສຶກສາຄັ້ງນີ້ເຫັນໄດ້ວ່າມີ 2 ບັນຫາທີ່ຄວນໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂຢ່າງຮີບດ່ວນ ເຊັ່ນວ່າ: ສປປ ລາວໄດ້ມີການສັ່ງຫ້າມຂົນສົ່ງສັດຜ່ານແດນ ແລະ ລາສະອານາຈັກໄທກໍ່ສັ່ງຫ້າມຂົນສົ່ງນ້ຳມັນປາມຜ່ານແດນເຊັ່ນດຽວກັນ. ທັງ 2 ບັນຫານີ້ແມ່ນໄດ້ມາຈາກການທາບທາມຄຳເຫັນຈາກຜູ້ຄ້າ ແຕ່ປະກົດວ່າບໍ່ເຫັນມີນິຕິກຳທີ່ເປັນທາງການກ່ຽວກັບສອງບັນຫານີ້. ຖ້າຫາກວ່າການເກືອດຫ້າມຂົນສົ່ງຜ່ານແດນຂອງສິນຄ້າດັ່ງກ່າວຖືກປະກາດໃຊ້ຢ່າງເປັນທາງການ, ຄວນມີການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວໃຫ້ກັບຜູ້ທີ່ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ, ຜູ້ຄ້າ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ປະຈຳດ່ານໄດ້ຮັບຮູ້. ຄວນມີການນຳໃຊ້ສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວເປັນເຄື່ອງມືໃນການສ້າງຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະ ສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈໃຫ້ພາກເອກະຊົນກ່ຽວກັບນະໂຍບາຍ ແລະ ຂັ້ນຕອນຕ່າງໆໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານ

ແດນ. ຄວາມຈິງແລ້ວ, ການຂາດຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະ ຄວາມຮູ້ຂອງຜູ້ຄ້າຕໍ່ນະໂຍບາຍທີ່ເປັນຕົ້ນຕໍຍັງມີຄວາມຈຳກັດ ຖືເປັນສິ່ງທີ່ຄວາມເນັ້ນໜັກ.

ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ ຍັງມີບັນຫາອື່ນໆອີກທີ່ຜູ້ຄ້າລາຍງານວ່າມັກມີເລື້ອຍ ເຊັ່ນວ່າ: ການເກັບຄ່າທຳນຽມທີ່ບໍ່ເປັນທາງການ ແລະ ຄ່າລ່ວງເວລາທີ່ສູງເກີນໄປ, ການດຳເນີນງານການຄ້າຢູ່ດ່ານຊາຍແດນຍັງມີລັກສະນະຊັກຊ້າ.

ນອກນັ້ນ, ບັນດາສິນທິສັນຍາ ແລະ ອານຸສັນຍາບໍ່ໄດ້ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການດັດແກ້ ແຕ່ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ບັນຫາຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂ້າມແດນສາມາດແກ້ໄຂໄດ້ໂດຍການບັງຄັບໃຊ້ ສັນຍາ CBTA ແລະ ACTS. ຍັງບໍ່ເປັນທີ່ຈະແຈ້ງວ່າ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດັ່ງກ່າວແມ່ນເປັນໄປຕາມກົດໝາຍແຫ່ງຊາດ ຫຼື ມີການຕິດຄວາມໝາຍ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບໍ່ຖືກຕາມກົດໝາຍ. ສຳລັບ ສສ ຫວຽດນາມ, ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍພາສີ ຂອງປະເທດຫວຽດນາມ ແມ່ນໄດ້ອີງຕາມເນື້ອຫາຂອງສັນຍາສາກົນ ແລະ ອ້າງວ່າ ກໍລະນີເກີດມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງແມ່ນຈະ ໃຊ້ສັນຍາດັ່ງກ່າວແທນກົດໝາຍ. ສ່ວນກົດໝາຍສູນລະກາກອນ (ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍພາສີ) ຂອງປະເທດໄທແມ່ນບໍ່ໄດ້ມີບົດບັນຍັດທີ່ຄ້າຍຄືກັບປະເທດອື່ນ.

ມີຜູ້ຄ້າໄດ້ໃຫ້ສຳພາດແກ່ທີມງານວ່າ ສປປ ລາວ ແລະ ປະເທດໃກ້ຄຽງໄດ້ມີການຮັບຮອງເອົາໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະຂອງກັນ ແລະ ກັນ. ເຊິ່ງບັນຫານີ້ແມ່ນຖືກລະບຸລົງໃນສິນທິສັນຍາ ທີ່ຮັບຮອງຮ່ວມກັນລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ປະເທດໃກ້ຄຽງ; ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ ສັນຍາດັ່ງກ່າວຄວນໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃຫ້ເປັນຮູບປະທຳ.

6. ຂໍ້ແນະນຳ

ເນື່ອງຈາກຜູ້ຄ້າທີ່ດຳເນີນການນຳເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ, ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂ້າມແດນຍັງຂາດຄວາມຮູ້ໃນດ້ານນີ້, ສະນັ້ນ, ສິ່ງໜຶ່ງທີ່ສຳຄັນແມ່ນແຕ່ລະຂະແໜງການລັດຖະບານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຄວນມີຈຸດສອບຖາມຂໍ້ມູນທີ່ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການສະໜອງຂໍ້ມູນທີ່ຕິດພັນກັບ ການຄ້າໄດ້ຢ່າງທັນເວລາ. ທັງນີ້ຍັງເປັນການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມບໍ່ແນ່ນອນ ແລະ ເຂົ້າໃຈຜິດຂອງຜູ້ຄ້າກ່ຽວກັບ ຂໍ້ກຳນົດຕ່າງໆ ຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນທັງພາຍໃນ ແລະ ສາກົນ. ຊຶ່ງເບີຕິດຕໍ່ຈຸດສອບຖາມດັ່ງກ່າວຄວາມຕິດໄວ້ ຫຼື ເຜີຍແຜ່ໃສ່ຈຸດ/ບ່ອນທີ່ສາມາດໝັ້ນ ຫຼື ເຂົ້າໄດ້ງ່າຍ ເຊັ່ນ: ສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານທຸກໆດ້ານການຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ (Lao Trade Portal). ປະຈຸບັນອັນນີ້ເປັນຂໍ້ຮຽກຮ້ອງໜຶ່ງທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດ ອີງຕາມສັນຍາ TFA (ໝວດ A).

ຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າສາກົນໄດ້ແນະນຳວ່າ ລົດບັນທຸກ ຂອງປະເທດອາຊຽນ ຄວນໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃນການເດີນທາງສູ່ບັນດາປະເທດອາຊຽນໂດຍໄວ. ການປະຕິບັດຕາມ ອານຸສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ລະບົບການແຈ້ງພາສີຜ່ານແດນອາຊຽນ (ACTS) ໄລຍະທີ II ຢ່າງໜ້ອຍກໍ່ຈະອະນຸຍາດໃຫ້ພາຫະນະຂົນສົ່ງ ຈຳນວນນຶ່ງສາມາດເດີນທາງໃນປະເທດອາຊຽນ.

ຍ້ອນວ່າ ສັນຍາການຄ້າລະຫວ່າງສອງຝ່າຍບໍ່ສາມາດໃຊ້ໄດ້ ເພາະວ່າ ມັນບໍ່ສາມາດຂົນສົ່ງແບບໂຕ່ງໂສ້ຈາກປະເທດໜຶ່ງໄປສູ່ອີກປະເທດໜຶ່ງ. ສະນັ້ນ ສັນຍາການຄ້າໃນພາກຜື່ນອາດເປັນສິ່ງໜຶ່ງທີ່ສາມາດຮັບປະກັນ ແລະ ປັບປຸງການຄ້າຜ່ານແດນໃຫ້ມີປະສິດທິພາບຂຶ້ນ. ຊຶ່ງລະບົບການແຈ້ງພາສີຜ່ານແດນອາຊຽນ (ACTS) ຈະສາມາດຄ້ຳປະກັນການຄ້າຜ່ານແດນລະຫວ່າງປະເທດໄດ້. ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີລະບົບການແຈ້ງພາສີຜ່ານແດນແບບອາຊຽນ ຫຼື ມີການຊັກຊ້າ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ຄວນລະບຸ ການປະຕິບັດຕາມລະບົບການແຈ້ງພາສີແບບອາຊຽນ (ACTS) ລົງໃນສິນທິສັນຍາສອງຝ່າຍທີ່ຍັງມີຊ່ອງຫວ່າງຢູ່.

ການປ່ຽນແປງອື່ນໆ ເພື່ອປັບປຸງການຄ້າຜ່ານແດນ ຕາມທີ່ລະບຸໃນສັນຍາ CBTA ແລະ ACTS ມີດັ່ງນີ້:

- ການເຮັດໃຫ້ຂັ້ນຕອນ ແລະ ການປະກອບເອກະສານຕ່າງໆກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນມີຄວາມສອດຄ່ອງກັນ ແລະ ງ່າຍດາຍຂຶ້ນ
- ລົບລ້າງໃບອະນຸຍາດສິນຄ້າຜ່ານແດນຂອງ ສປປ ລາວ ຍົກເວັ້ນກໍລະນີທີ່ເປັນສິນຄ້າເກືອດຫ້າມ ຫຼື ອັນຕະລາຍ

- ເຮັດໃຫ້ຂັ້ນຕອນການແຈ້ງພາສີມີຄວາມສອດຄ່ອງກັນ
- ສົ່ງເສີມການຮ່ວມມືສາກົນລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ປະເທດໃກ້ຄຽງ
- ປັບປຸງໂຄງຮ່າງພື້ນຖານທາງບົກ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນການຈາລະຈອນທີ່ໜ້າແໜ້ນ
- ປັບປຸງອຸປະກອນປະຈຳດ່ານຊາຍແດນ
- ຮັບຮອງການນຳໃຊ້ ພາຫະນະຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງ ປະເທດ ພາຍໃຕ້ສັນຍາສອງຝ່າຍ ແລະ ສາມຝ່າຍ
- ຮັບຮອງຂໍ້ຕົກລົງຮັບຮູ້ເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນ (ສອງຝ່າຍ ຫຼື ບັນດາປະເທດອາຊຽນ)
- ປັບປຸງທ້ອງທົດລອງ, ລະບົບງານ, ແລະ ກົນໄກການຮັບຮອງການຍັງຢືນ
- ນຳໃຊ້ລະບົບຕິດຕາມພາຫະນະຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (RFID)

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວຄວນມີການກຽມພ້ອມກັບແຜນດຳເນີນງານ ໄລຍະທີ II ຂອງລະບົບການແຈ້ງພາສີຜ່ານແດນອາຊຽນ (ACTS). ປີ 2017, ໂຄງການ ARISE ໄດ້ມີການຈັດກອງປະຊຸມຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ຂະແໜງເອກະຊົນ ຢູ່ບາງກອກ ເປັນເວລາ 3 ວັນ. ຄວນມີການຈັດກອງປະຊຸມໃນລັກສະນະດັ່ງກ່າວ ຂຶ້ນອີກທີ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ແຕ່ກ່ອນການຈັດກອງປະຊຸມດັ່ງກ່າວເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີລາວ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຄວນໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບ ACTS ດັ່ງນີ້:

- ຫຼັກສູດຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບ ວຽກງານການຂົນສົ່ງ ແລະ ຕ່ອງໂສ້ການຄຸ້ມຄອງ ທັງຂັ້ນເທິງ ແລະ ກາງ ລວມທັງ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນແຕ່ລະວັນ.
- ຫຼັກສູດຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບການເຈລະຈາ ແລະ ສາຍສຳພັນທາງການທຸດດ້ານການຄ້າສຳລັບການບໍລິຫານຂັ້ນສູງ

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ຄວນປະສານງານກັບ ເຈົ້າໜ້າທີ່ໄທ ເພື່ອປັບປຸງນະໂຍບາຍ ທີ່ອະນຸຍາດໃຫ້ລົດບັນທຸກລາວສາມາດຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄປຍັງ ປະເທດໄທໄດ້ເລິກກວ່າ ແລະ ສາມາດຮັບເອົາສິນຄ້າຢູ່ໄທກັບມາ ແທນທີ່ຈະກັບມາລົດເປົ້າຫຼັງຈາກສຳເລັດການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ (ອາດຈະເຮັດສັນຍາຊຶ່ງກັນ ແລະ ກັນ). ນອກນັ້ນ, ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ຄວນປັບປຸງໂຄງຮ່າງພື້ນຖານທາງບົກ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ເສັ້ນທາງຈາກ ປະເທດໄທ ໄປຍັງ ຫວຽດນາມ ທັງນີ້ເພື່ອເຮັດໃຫ້ບໍລິສັດຂົນສົ່ງລາວ ສາມາດເຂົ້າເຖິງຕະຫຼາດໄທໄດ້ສະດວກ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນການປະຕິບັດແຜນປັບປຸງການຄ້າຜ່ານແດນ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ຄວນມີການກຽມພ້ອມຮັບມືກັບອຸປະສັກດັ່ງນີ້:

- ໃນ ສປປ ລາວ, ມີພຽງສະມາຊິກຂອງ ສະມາຄົມຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຂອງ ສປປ ລາວ (LIFFA) ທີ່ສາມາດໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃນການຄ້າປະກັນຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ; ດັ່ງນັ້ນ, ພວກເຂົາອາດບໍ່ເຫັນດີຕໍ່ກັບການເປີດການຄ້າເສລີ (ເຊັ່ນ ACTS) ທີ່ອະນຸຍາດໃຫ້ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດສາມາດເຂົ້າເຖິງຕະຫຼາດລາວໄດ້.
- ນະໂຍບາຍຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານອຸດສາຫະກຳບາງປະເພດ (ຕຢ ການນຳມັນປາມໄທ) ອາດຈະເປັນອຸປະສັກໃນການປະຕິບັດແຜນປັບປຸງການຄ້າຜ່ານແດນ.

ຜົນການສຶກສາກ່ອນໜ້ານີ້ໄດ້ລາຍງານວ່າ ສະມາຄົມຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ກົມຂົນສົ່ງໄດ້ລະບຸໃຫ້ເຫັນວ່າ ການຂາດບໍລິສັດຂົນສົ່ງລາວທີ່ເໝາະສົມ, ພາຫະນະທີ່ເໝາະສົມ, ແລະ ຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ມີເງື່ອນໄຂພຽງພໍ ເປັນສາເຫດຕົ້ນຕໍທີ່ເຮັດໃຫ້ເຂົາເຈົ້າບໍ່ກະຕືລືລົ້ນໃນການປ່ຽນແປງ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ສົນໃຈໃນການເຂົ້າເຖິງ ຕະຫຼາດໄທ ສ່ວນຫຼາຍແມ່ນບໍ່ໄດ້ເປັນສະມາຊິກຂອງ ສະມາຄົມຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຂອງ ສປປ ລາວ, ຊຶ່ງບໍ່ມີການຈັດການທີ່ເປັນລະບົບດີ ແລະ ບໍ່ຄຸ້ມເຄີຍກັບ ສັນຍາ CBTA, ACTS ແລະ ອື່ນໆ.

ສະນັ້ນ, ຄວນຈະມີນະໂຍບາຍ ເພື່ອປັບປຸງສະພາບອຸດສາຫະກຳລົດຂົນສົ່ງຂອງ ສປປ ລາວດັ່ງນີ້:

- ການຮັບຮອງເອົາລະບຽບການໃໝ່ທີ່ສົ່ງເສີມໃຫ້ຜູ້ທີ່ມີຄວາມສາມາດ ແລະ ຜູ້ສະໜອງແຫຼ່ງທຶນໃຫ້ເຂົ້າເຖິງຕະຫຼາດ. ທັງນີ້ອາດຈະມີການທົບທວນຂະໜາດຂອງບໍລິສັດຄືນໃໝ່ ໃນດ້ານການເຕີບໂຕ, ການຈັດຫາເງິນທຶນ ແລະ ມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພຂອງພາຫະນະຂົນສົ່ງ.
- ສົ່ງເສີມໃຫ້ເກີດມີການສ້າງຕັ້ງ ບໍລິສັດຮ່ວມລົງທຶນ ລະຫວ່າງ ພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ I: ສິນທິສັນຍາ

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະບັບນີ້ ປະກອບດ້ວຍບາງມາດຕາຂອງກົດໝາຍ ແລະ ສັນຍາຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບສິນຄ້າຜ່ານແດນໄປຍັງປະເທດທີ່ສາມ.

1.1. ສິນທິສັນຍາ ສອງຝ່າຍ

1.1.1 ກັບ ຣາຊະອານາຈັກໄທ:

ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການຄ້າຜ່ານແດນ ປີ 1978

ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການຄ້າສອງຝ່າຍ ປີ 1991 - ລົງນາມໃນວັນທີ 20 ມິຖຸນາ 1991

ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ປີ 1999 ແຕ່ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການປະຕິບັດ ຕາມອະນຸສັນຍາ

ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ປີ 1999, ລົງນາມໃນວັນທີ 5 ມີນາ 1999

ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການແຈ້ງພາສີການຄ້າຜ່ານແດນ ພາຍໃຕ້ ຂໍ້ຕົກລົງ ວ່າດ້ວຍ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານແຫ່ງ ຣາຊະອານາຈັກໄທ ແລະ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ. ເດືອນ ພະຈິກ 2017. (ອີງຕາມສິນທິສັນຍາ ບາເຊໂລນາ).

1.1.2 ກັບສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ:

ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການຄ້າຜ່ານແດນ ປີ 1991

ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ປີ 1996

ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ປີ 1999

ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການຄ້າຜ່ານແດນ ປີ 2000

ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການຄ້າສອງຝ່າຍ ສປປ ລາວ - ສສ. ຫວຽດນາມ ປີ 2009

ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການຄ້າຊາຍແດນ ປີ 2015 ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ແລະ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ, ລົງວັນທີ 27 ກໍລະກົດ 2015.

ອະນຸສັນຍາເພື່ອປັບປຸງສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ແລະ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ ປີ 2017

1.2 ສິນທິສັນຍາຫຼາຍຝ່າຍ

ໃນເດືອນ ກໍລະກົດ, 1997 ສປປ ລາວໄດ້ຮ່ວມລົງນາມໃນ ຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຍອມຮັບໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ພາຍໃນປະເທດ ທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ສາມາດນໍາໃຊ້ພາຍໃນ ສະມາຄົມ ບັນດາປະຊາຊາດ ອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້ (ອາຊຽນ), ຮັບຮອງໂດຍ ປະເທດໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ. ພາຫະນະຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດທີ່ຍັງມີອາຍຸການນໍາໃຊ້ທີ່ອອກໂດຍປະເທດທີ່ຈິດທະບຽນຢ່າງຖືກຕ້ອງ. ຜູ້ຂັບຂີ່ຕ້ອງຖືສັນຊາດໃດໜຶ່ງຂອງສອງປະເທດດັ່ງກ່າວ ແລະ ຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍປະເທດ

ກຳເນີດຢ່າງຖືກຕ້ອງ, ພ້ອມນັ້ນ ຍັງຕ້ອງມີໜັງສືຜ່ານແດນ ຫຼື ໃບອະນຸຍາດການເດີນທາງ. ພາຫະນະ ຫຼື ຜູ້ຂັບຂີ່ຈະບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງຈິດທະບຽນ ນຳປະເທດທີ່ສອງ, ແຕ່ຈະຖືກຈຳກັດໂດຍກົດໝາຍທີ່ໃຊ້ກັບຊາວຕ່າງປະເທດ; ຊຶ່ງສາມາດຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕາມທີ່ໄດ້ລະບຸໃນເອກະສານຂົນສົ່ງເທົ່ານັ້ນ.

ອານຸສັນຍາ 4 ຂອງ **ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການຈໍລະຈອນຜ່ານແດນ ອາຊຽນ** ໄດ້ລົງນາມໂດຍ ບັນດາລັດຖະມົນຕີ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ , ໃນເດືອນ ທັນວາ 1999.

ບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ ວ່າດ້ວຍ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ຮ່ວມລົງນາມໂດຍ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ, ກຳປູເຈຍ ແລະ ສສ ຫວຽດນາມ ໃນປີ 2013. ເຊິ່ງໄດ້ກຳນົດດ່ານນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ເສັ້ນທາງຜ່ານແດນ. ອີງຕາມ ສັນຍາ CBTA. ອີງຕາມອະນຸສັນຍາ 4, 5 ແລະ 8 (ລະບຽບການທາງດ້ານເຕັກນິກຂອງພາຫະນະ, ປະກັນໄພພາຫະນະຕໍ່ບຸກຄົນທີ່ 3, ແລະ ມາດຕະການສຸຂານາໄມພືດ ແລະ ສັດ) ພາຍໃຕ້ ຂອບສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານສິນຄ້າຜ່ານແດນຂອງອາຊຽນ. ອີງຕາມ ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງຍານພາຫະນະຂ້າມແດນ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ແລະ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ ປີ 2009.

1.2.1 ສັນຍາການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນຂ້າມແດນ ໃນຂອບອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ

ໃນປີ 1999 ໄດ້ເລີ່ມມີສັນຍາສາມຝ່າຍ ລະຫວ່າງ ສສ ຫວຽດນາມ, ສປປ ລາວ ແລະ ໄທ ພາຍໃຕ້ການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກ ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ (ADB), ຈາກນັ້ນ ກຳປູເຈຍ, ສປ ຈີນ ແລະ ມຽນມາກໍ່ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມເປັນລັດພາຄີ. ສັນຍາດັ່ງກ່າວຄາດວ່າຈະມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນໃນປີ 2019. ບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈທີ່ລົງນາມໂດຍ ສປປ ລາວ, ໄທ, ສສ ຫວຽດນາມ ໃນປີ 2007. ສັດຕະຍະບັນໃນປີ 2015. ບັນດາ ມາດຕາ, ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸສັນຍາຂອງ ສັນຍາ CBTA ມີດັ່ງນີ້:

ມາດຕາ 13: ຂໍ້ກຳນົດທາງດ້ານເຕັກນິກ

ພາຫະນະ ແລະ ຕັ້ງບັນທຸກສິນຄ້າທີ່ເດີນທາງເຂົ້າໄປໃນດິນແດນຂອງລັດພາຄີອື່ນ ຕ້ອງມີຄວາມປອດໄພທາງດ້ານອຸປະກອນ ແລະ ມາດຕະຖານຄວັນລົດຕາມທີ່ບັງຄັບໃຊ້ໃນປະເທດຜູ້ສົ່ງ. ໃນສ່ວນນ້ຳໜັກຂອງພາຫະນະ, ນ້ຳໜັກບັນທຸກສູງສຸດ ແລະ ຂະໜາດຂອງພາຫະນະ ທີ່ເດີນທາງເຂົ້າໄປໃນດິນແດນຂອງລັດພາຄີອື່ນ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານທາງເຕັກນິກຂອງປະເທດຜູ້ຮັບ.

ມາດຕາ 14: ການຮັບຮອງໜັງສືການກວດກາສະພາບພາຫະນະ

- (ກ) ພາຫະນະທີ່ເດີນທາງໄປໃນດິນແດນຂອງລັດພາຄີອື່ນ ຈະຕ້ອງຢູ່ໃນສະພາບການໃຊ້ງານທີ່ດີ
- (ຂ) ປະເທດຜູ້ສົ່ງ ມີໜ້າທີ່ໃນການກວດກາສະພາບພາຫະນະ ເຊິ່ງຕ້ອງຈິດທະບຽນໃນດິນແດນຂອງຕົນ, ໃຫ້ເປັນໄປຕາມໜັງສືຮັບຮອງການກວດສະພາບພາຫະນະທີ່ໄດ້ອອກໃຫ້.
- (ຄ) ລັດພາຄີອື່ນ ຕ້ອງຍອມຮັບໜັງສືການກວດກາສະພາບພາຫະນະດັ່ງກ່າວ.

ມາດຕາ 17: ໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ພາຫະນະ

ລັດພາຄີ ຈະຍອມຮັບໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ພາຫະນະ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ໂດຍລັດພາຄີອື່ນ ຕາມຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຍອມຮັບໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ພາຍໃນປະເທດທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ ທີ່ໄດ້ລົງນາມກັນໄວ້ທີ່ ນະຄອນ ກົວລາລຳເປີ ວັນທີ 9 ກໍລະກົດ 1985.

2002 ປັບປຸງ ມາດຕາ 17:

ລັດຖະສານ ຕໍ່ຂໍ້ຕົກລົງດັ່ງກ່າວ ມີຈຸດປະສົງທີ່ຈະປັບປຸງມາດຕາ 17 (ໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ພາຫະນະ) ຂອງຂໍ້ຕົກລົງສະບັບນີ້ມີວ່າ: ລັດຖະສານ ຈະຮັບຮອງໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ພາຫະນະ ທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບທັງສອງຝ່າຍ ເພື່ອປະຕິບັດຕາມ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ (ທີ່ສ້າງຂຶ້ນໃໝ່) ໃນຂໍ້ຕົກລົງດັ່ງກ່າວ.

[ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 16, ລະບຽບການສໍາລັບໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ພາຫະນະ, ສ້າງຂຶ້ນໃນປີ 2004]

ມາດຕາ 21: ການອອກໃບອະນຸຍາດໃຫ້ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ (ການນໍາໃຊ້ໃບອະນຸຍາດ)

(ກ) ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນຈາກປະເທດຂອງຕົນ ຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ກຳນົດໃນເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍ 9.

(ຂ) ຜູ້ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ການຂົນສົ່ງບໍ່ສາມາດຂາຍ ຫຼື ໂອນໃບອະນຸຍາດ ການຂົນສົ່ງນັ້ນໄດ້.

(ຄ) ປະເທດຜູ້ຮັບ ຕ້ອງຍອມຮັບໃບອະນຸຍາດ ການຂົນສົ່ງທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍປະເທດຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 22: ການເຂົ້າສູ່ຕະຫຼາດ

(ກ) ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນໃນປະເທດຂອງຕົນ ຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ກຳນົດໃນເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍ 9, ຈະໄດ້ຮັບສິດໃນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນພາຍໃຕ້ສັນຍາ ສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 27: ການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂ້າມແດນ

ລັດຖະສານຕົກລົງຈະສ້າງ ຫຼື ຍົກລະດັບພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ຈໍາເປັນທີ່ຈຸດຂ້າມແດນ ແລະ ຈັດສັນເຈົ້າໜ້າທີ່ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກສໍາ ລັບວິທີການຂ້າມແດນ ເພື່ອໃຫ້ດໍາເນີນການຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ຕາມທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 12.

ມາດຕາ 35: ເອກະສານ ແລະ ຂັ້ນຕອນ

(ກ) ລັດຖະສານ ຕ້ອງຮັບຮອງເອກະສານ ແລະ ຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບໄລຍະເວລາ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍເບິ່ງຕົ້ນ ເຊິ່ງມີຜົນກະທົບຕໍ່ການຂົນ ສົ່ງຂ້າມແດນທີ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ຕ້ອງເຫັນດີເປັນເອກະພາບ ທີ່ຈະຫຼຸດຕົ້ນທຶນ ແລະ ຄວາມຊັກຊ້າໃຫ້ໜ້ອຍທີ່ສຸດ.

(ຂ) ລັດຖະສານ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດດັ່ງນີ້:

- (1) ຫຼຸດຈໍານວນເອກະສານລົງ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນທຸກຂອບເຂດທີ່ເປັນໄປໄດ້ ເຊັ່ນ: ຂັ້ນຕອນ ແລະ ວິທີການໃນການຈໍລະຈອນຂ້າມແດນ;
- (2) ສະໜອງເອກະສານທັງໝົດທີ່ໃຊ້ສໍາລັບການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນເປັນພາສາອັງກິດ;
- (3) ຈັດລຽນ ເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງປະເທດຕົນໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຮູບແບບເອກະສານສໍາລັບການຄ້າຂອງອົງການສະຫະປະຊາ ຊາດ;
- (4) ເຮັດໃຫ້ລະຫັດສິນຄ້າ ແລະ ນິຍາມຂອງສິນຄ້າທີ່ໃຊ້ສໍາລັບການຄ້າຂ້າມແດນມີຄວາມສອດຄ່ອງກັນຫຼາຍທີ່ສຸດ ຕາມທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 15;
- (5) ທົບທວນຄວາມຈໍາເປັນໃນການນໍາໃຊ້ ແລະ ປະໂຫຍດຂອງເອກະສານ ແລະ ຂັ້ນຕອນ ໃນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນເປັນແຕ່ລະໄລຍະ;
- (6) ຫຼຸດຜ່ອນຈໍານວນເອກະສານ ແລະ ຂໍ້ກຳນົດຕ່າງໆທີ່ເຮັດໃຫ້ມີຄ່າສິ້ນເບື້ອງ ຫຼື ບໍ່ມີເປົ້າໝາຍທີ່ແນ່ນອນ.
- (7) ປະຕິບັດ ມາດຕະການທັງໝົດໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຂອງ SI Units (the International System of Modern Metric Units) ປີ 2005; ແລະ

(8) ແຈ້ງລັດຜາຄື ໃຫ້ຮູ້ລ່ວງໜ້າກ່ຽວກັບຂໍ້ກຳນົດເພີ່ມເຕີມ ຫຼື ການປັບປຸງເອກະສານ ແລະ ຂັ້ນຕອນທີ່ກຳນົດໄວ້ ຫຼື ເອກະສານ ແລະ ຂັ້ນຕອນໃໝ່ທີ່ຈະມີການນຳມາບັງຄັບໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 6: ລະບຽບການແຈ້ງຜາສີສຳລັບສິນຄ້າຂ້າມແດນ ແລະ ທາງບົກ

ມາດຕາ 2: ຮູບແບບການແຈ້ງເຈົ້າໜ້າທີ່ຜາສີສຳລັບ ສິນຄ້າຂ້າມແດນ

(ກ) ການຍົດເວັ້ນການກວດກາຕົວຈິງ, ການວາງເງິນຄ້າປະກັນ ແລະ ການຕິດຕາມສິນຄ້າ ໃຫ້ຖືກຕາມຫຼັກການທີ່ລະບຸຂ້າງລຸ່ມ, ສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງຂ້າມແດນພາຍໃຕ້ຫຼັກການຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ຄວນໄດ້ຮັບການຍົກເວັ້ນຈາກການກວດກາສິນຄ້າຕົວຈິງແບບປົກກະຕິຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຜາສີ, ການຕິດຕາມພາຍໃນປະເທດຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຜາສີ ແລະ ການວາງເງິນຄ້າປະກັນດ້ານຜາສີ. (ຂ) ການກວດກາເອກະສານ ແລະ ການກວດກາພາຍນອກ ໃຫ້ນຳຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງຜ່ານດ້ວຍສິນຄ້າ ແລະ ເອກະສານການແຈ້ງຜາສີຜ່ານແດນ ແລະ ທາງບົກ ມາສະແດງຕໍ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ຜາສີ ພຽງເພື່ອປະກອບເອກະສານ ແລະ ກວດກາສະພາບພາຍນອກ ແລະ ການຄວບຄຸມຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າເທົ່ານັ້ນ.

ມາດຕາ 4: ເອກະສານ ການແຈ້ງຜາສີສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ທາງບົກ

(ກ) ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຕ້ອງຖືເອກະສານການແຈ້ງຜາສີສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ທາງບົກຕິດຕາມໄປນຳ. (ຂ) ອົງການຈັດຕັ້ງ/ສະຖາບັນທີ່ຖືກອະນຸມັດຄ້າປະກັນ ເປັນຜູ້ອອກເອກະສານ ການແຈ້ງຜາສີສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ທາງບົກ. (ຄ) ອົງຕາມເອກະສານນີ້, ອົງການຈັດຕັ້ງ/ສະຖາບັນ ທີ່ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດ/ຄ້າປະກັນ ຈະຕ້ອງຄ້າປະກັນການຊຳລະເອກະສານດ້ານຜາສີ-ອາກອນ ແລະ ດອກເບ້ຍ ຕາມທີ່ໄດ້ລະບຸໃນມາດຕາ 10 (ກ) ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້. (ງ) ເອກະສານການແຈ້ງຜາສີສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ທາງບົກ ຈະຕ້ອງປະກອບດ້ວຍ ສຳເນົາເອກະສານຕົ້ນສະບັບ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: (1) ໜຶ່ງສະບັບສຳລັບ ອົງການ/ສະຖາບັນ ທີ່ຄ້າປະກັນ/ອອກເອກະສານ; (2) ໜຶ່ງສະບັບສຳລັບຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ; (3) ສອງສະບັບສຳລັບສຳນັກງານຂອງໜ່ວຍງານຜາສີປະເທດສິ່ງອອກ; (4) ສອງສະບັບສຳລັບເຈົ້າໜ້າທີ່ຜາສີຂອງປະເທດທີ່ໃຫ້ຜ່ານແດນ ເຊິ່ງມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນໃນເຂດແດນຂອງເຂົາ; ແລະ (5) ສອງສະບັບສຳລັບເຈົ້າໜ້າທີ່ຜາສີປະເທດປາຍທາງ. (ຈ) ເອກະສານການແຈ້ງຜາສີສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ທາງບົກ ຈະຕ້ອງລະບຸຂໍ້ຄວາມລຸ່ມນີ້ເປັນພາສີອັງກິດໂດຍບໍ່ມີການຈຳແນກການນຳໃຊ້ພາສາປະຈຳຊາດຄວບຄູ່ກັນໄປດັ່ງນີ້: (1) ຊື່ເອກະສານ: ເອກະສານການແຈ້ງຜາສີສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ທາງບົກ; (2) ອົງຕາມ ມາດຕາ 7 ແລະ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 6 ຂອງສັນຍາ; (3) ຊື່ຂອງອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ/ຮັບປະກັນ ແລະ ບ່ອນສຳລັບລົງລາຍເຊັນ ແລະ/ຫຼື ຈຳກາປະທັບ; (4) ຊື່ ແລະ ທີ່ຢູ່ຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ ບ່ອນສຳລັບລົງລາຍເຊັນ ແລະ/ຫຼື ຈຳກາປະທັບ; (5) ຄວາມຖືກຕ້ອງ ເຊັ່ນ: – ປະເທດຕົ້ນທາງ, ປະເທດຂ້າມແດນ ແລະ ປະເທດປາຍທາງ, – ຈຸດຜ່ານເຂົ້າ ແລະ ຜ່ານອອກຕາມລຳດັບ, ແລະ – ອາຍຸຂອງເອກະສານ ແລະ ການຕໍ່ອາຍຸ; (6) ລັກສະນະພິເສດຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໃຊ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ; (7) ກາປະທັບ ຫຼື ເຄື່ອງໝາຍທີ່ນຳໃຊ້; (8) ບ່ອນສຳລັບເຈົ້າໜ້າທີ່ຜາສີບັນທຶກການທຳລາຍການໜີບກົວ/ກາປະທັບອັນໃໝ່ລະຫວ່າງທາງ; (9) ບ່ອນສຳລັບການບັນທຶກການປ່ຽນພາຫະນະລະຫວ່າງທາງ; (10) 8 ບ່ອນ: 2 ບ່ອນສຳລັບ ປະເທດຕົ້ນທາງ, 4 ບ່ອນສຳລັບປະເທດທາງຜ່ານ ແລະ 2 ບ່ອນສຳລັບ ປະເທດປາຍທາງ: – ບ່ອນທີ 1 ປະກອບດ້ວຍສະຖານທີ່ ແລະ ວັນທີທີ່ມີການໜີບກົວຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຜາສີປະເທດຕົ້ນທາງ, – ບ່ອນທີ 2 ປະກອບດ້ວຍການຮັບຮອງການຂ້າມແດນຂອງປະເທດກຳເນີດສິນຄ້າ, – ບ່ອນທີ 3–6 ປະກອບດ້ວຍການຮັບຮອງການຜ່ານເຂົ້າ ແລະ ຜ່ານອອກຂອງປະເທດຜ່ານແດນຕາມລຳດັບ, – ບ່ອນທີ 7 ປະກອບດ້ວຍການຮັບຮອງການນຳເຂົ້າຂອງປະເທດປາຍທາງ, ແລະ – ບ່ອນທີ 8 ປະກອບດ້ວຍສະຖານທີ່ ແລະ ວັນທີທີ່ສຳນັກງານຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຜາສີປະເທດປາຍທາງທີ່ໄດ້ຕັດເມັດກົວຕາມລະບຽບພາສີທີ່ປະເທດປາຍທາງ ເພື່ອປະຕິບັດວິທີການກວດປ່ອຍສິນຄ້າ ຫຼື ປະຕິບັດລະບຽບການຜາສີອື່ນ; ແລະ (11) ບ່ອນແຈ້ງສິນຄ້າ ປະກອບດ້ວຍ – ເລກລະຫັດ ແລະ ປະເພດເຄື່ອງຫຸ້ມຫໍ່, – ລາຍລະ

ອຽດສິນຄ້າ, – ນໍ້າໜັກລວມຂອງສິນຄ້າ ຄິດໄລ່ເປັນກິໂລກຼາມ, ແລະ – ມູນຄ່າພາສີ. ຄະນະກຳມະການຮ່ວມອາດຊື້ແຈງລາຍລະອຽດ ທີ່ມີຢູ່ໃນເອກະສານການແຈ້ງພາສີສໍາລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ທາງບົກຕາມຄວາມເໝາະສົມ.

(ສ) ໃຫ້ຄະນະກຳມະການຮ່ວມກຳນົດຮູບແບບ, ລັກສະນະ, ໂຄງສ້າງ ແລະ ຄຸນສົມບັດສະເພາະການພິມແບບຟອມເອກະສານ ການແຈ້ງ ພາສີສໍາລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ທາງບົກ. (ຊ) ເອກະສານຄວນລະບຸທຸກໜ້ອຍບັນທຶກສິນຄ້າເວລາໜີບກົວໜີບກົວ/ກາປະທັບຂອງພາສີ. (ຍ) ເອກະສານຈະຕ້ອງມີຜິວນໍ້າໃຊ້ໄດ້ ຄັ້ງດຽວ ແລະ ຈະຕ້ອງລະບຸຂອບເຂດທາງພູມິສາດ ແລະ ຈຸດຜ່ານເຂົ້າ ແລະ ຈຸດຜ່ານອອກທີ່ ເປັນໄປຕາມອະນຸສັນຍາ 01 ຂອງສັນຍາ ແລະ ໄລຍະເວລາທີ່ມີຜິວບັງຄັບໃຊ້. (ດ) ສໍາລັບສິນຄ້າໃນທາງການຄ້າຈະຕ້ອງຕິດຄັດສໍາເນົາ ບັນຊີລາຄາສິນຄ້າໄວ້ກັບແຕ່ລະສໍາເນົາຂອງເອກະສານການແຈ້ງພາສີສໍາລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ທາງບົກ

ມາດຕາ 7: ການຈຳກັດເວລາ

(ກ) ເອກະສານ ການແຈ້ງພາສີສໍາລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ທາງບົກຄວນມີອາຍຸການໃຊ້ງານຢ່າງໜ້ອຍ 6 ເດືອນນັບແຕ່ວັນທີ່ອອກ ເອກະສານ. ເວັ້ນເສຍວ່າ ມັນຖືກຮັບຮອງໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີປະເທດຕົ້ນທາງ ກ່ອນໝົດອາຍຸການໃຊ້ງານ, ເອກະສານ ການແຈ້ງພາສີ ສໍາລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ທາງບົກຈະມີຜິວໃຫ້ໃຊ້ໄດ້ຈົນສໍາເລັດການດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ອາຍຸຍາດໃຫ້. (ຂ) ການດໍາເນີນການ ຂົນສົ່ງຜ່ານແດນພາຍໃຕ້ລະບຽບການຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ຈະສໍາເລັດສົມບູນໂດຍພາຫະນະ/ຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າ ໄດ້ຜ່ານອອກໄປ ຈາກເຂດແດນຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ ພາຍໃນ 30 ວັນນັບແຕ່ມີການຜ່ານເຂົ້າມາໃນເຂດແດນຂອງປະເທດທີ່ມີການ ຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 9: ເງື່ອນໄຂການອະນຸຍາດໃຫ້ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 10: ເງື່ອນໄຂການຂົນສົ່ງ

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 12: ຈຸດຜ່ານແດນ ແລະ ການອໍານວຍຄວາມສະດວກການຜ່ານແດນ ແລະ ການບໍລິການ

ມາດຕາ 1: ການກຽມຄວາມພ້ອມດ້ານການບໍລິການ, ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ບຸກຄະລາກອນ

ເພື່ອໃຫ້ການປະຕິບັດງານເປັນໄປຢ່າງລາບລືນ, ລັດພາຄີ ຄວນຄໍານຶງເຖິງການໃຫ້ບໍລິການ, ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ສາມາດ ປະກອບບຸກຄະລາກອນເຂົ້າທີ່ຈຸດຂ້າມແດນໄດ້ ຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານອະນຸສັນຍາ 1 ຂອງສັນຍານີ້.

ມາດຕາ 6: ໂຄງລ່າງພື້ນຖານຂອງເສັ້ນທາງ ແລະ ຈຸດຂ້າມແດນ

ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງຈັດໃຫ້ມີຊ່ອງທາງສໍາລັບການຜ່ານແດນຢ່າງໜ້ອຍ 2 ຊ່ອງທາງ ເພື່ອສະດວກໃນການຜ່ານວິທີການແຈ້ງພາສີແກ່ສິນ ຄ້າທີ່ມີຄວາມເລັ່ງດ່ວນ ແລະ ໃນກໍລະນີຈໍາເປັນ ລັດພາຄີຈະຕ້ອງສ້າງເສັ້ນທາງ ປ່ຽນແລ່ນຕື່ມອີກ.

ມາດຕາ 7: ອຸປະກອນທີ່ຕ້ອງມີໃນອະນາຄົດ

ລັດພາຄີ ຈະພະຍາຍາມເພີ່ມການພັດທະນາທາງດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ນໍາມາໃຊ້ບໍລິການທີ່ຈຸດ ຜ່ານແດນໄວເທົ່າທີ່ໄວ ເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມ ຫັນສະໄໝ ເຊັ່ນ: ເຄື່ອງອ່ານໜັງສືເດີນທາງ, ເຄື່ອງ X-Ray ສິນຄ້າ ແລະ ເຄື່ອງກວດກາຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າ, ເຄື່ອງກວດກາຍານພາຫະ ນະອັດຕະໂນມັດ (ເຄື່ອງອ່ານປ້າຍທະບຽນ) ແລະ ເຄື່ອງອ່ານບາໂຄດສໍາລັບເອກະສານອື່ນ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 14: ລະບຽບການດ້ານພາສີສໍາລັບຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າ

ມາດຕາ 2: ການຍົກເວັ້ນພາສີ - ອາກອນນໍາເຂົ້າ

ປະຕິບັດຕາມການສົ່ງອອກຄືນ ແລະ ເງື່ອນໄຂອື່ນທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້: (ກ) ແຕ່ລະລັດພາຄີ ຕ້ອງຍອມຮັບການນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວໃນເຂດແດນຂອງຕົນສຳລັບຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າທີ່ມາຈາກລັດພາຄີອື່ນ ເຊິ່ງເຈົ້າຂອງ ຫຼື ຜູ້ດຳເນີນການເປັນບຸກຄົນທີ່ມີທີ່ຝັກປະຈຳໄດ້ຈົດທະບຽນໃນລັດພາຄີອື່ນ ໂດຍປາສະຈາກການເກັບພາສີ-ອາກອນນຳເຂົ້າ ແລະ ປາສະຈາກຂໍ້ຫ້າມ ຫຼື ຂໍ້ຈຳກັດອື່ນໆ;

ມາດຕາ 4: ເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວ

(ກ) ຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວໃນເຂດແດນຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນຈະຕ້ອງມີເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 16: ລະບຽບການກ່ຽວກັບໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່

ມາດຕາ 1: ການຍອມຮັບຮອງກັນສຳລັບໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ພາຍໃນປະເທດ

(ກ) ລັດພາຄີ ຈະຍອມຮັບຮ່ວມກັນສຳລັບໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ພາຍໃນປະເທດ ທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍໜ່ວຍງານ ທີ່ມີອຳນາດອອກໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ຂອງປະເທດຜູ້ສົ່ງ, ເວັ້ນແຕ່ໃບຂັບຂີ່ປະເພດຮຽນຂັບ, ປະເພດຊົ່ວຄາວ/ຊຳຊາ (Temporary/Provisional), ແລະ ໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ທີ່ຖືກຝາກໂທດ (Probational driving licenses), ອື່ນໆທີ່ມີລັກສະນະດຽວກັນ.

(ຂ) ຜູ້ຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຈະຕ້ອງຖືໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ທີ່ຖືກຕ້ອງ ແລະ ຍັງບໍ່ໝົດອາຍຸ ເຊິ່ງອອກໂດຍປະເທດຜູ້ສົ່ງ ຫຼື ລັດພາຄີປະເທດໃດປະເທດໜຶ່ງ. (ຄ) ເວລາເດີນທາງເຂົ້າປະເທດຜູ້ຮັບ, ໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ຈະຕ້ອງມີອາຍຸເຫຼືອຢ່າງໜ້ອຍ 02 ເດືອນ.

ອະນຸສັນຍາ 2: ຄຳທຳນຽມກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ

ມາດຕາ 2: ການບໍ່ເລືອກປະຕິບັດ

(ກ) ໂດຍບໍ່ມີການລຳອຽງຕໍ່ສັນຍາສອງຝ່າຍທີ່ມີຢູ່ກ່ຽວກັບດ່ານຊາຍແດນພິເສດ ເຊິ່ງມີການໃຫ້ສິດທິພິເສດ, ປະເທດຜູ້ຮັບຈະຮຽກເກັບຄຳທຳນຽມໂດຍບໍ່ມີການເລືອກປະຕິບັດ: (1) ບົນພື້ນຖານອື່ນ, ອີງໃສ່ສັນຊາດຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ, ສະຖານທີ່ຈົດທະບຽນຂອງພາຫະນະ ຫຼື ຈຸດຕົ້ນທາງ ຫຼື ຈຸດປາຍທາງຂອງການດຳເນີນການຂົນສົ່ງ; ແລະ (2) ໂດຍສະເພາະຢ່າງຍິ່ງ ລະຫວ່າງການຈໍລະຈອນຂ້າມແດນ ແລະ ການຈໍລະຈອນພາຍໃນປະເທດນັ້ນໆ. (ຂ) ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ລັດພາຄີທີ່ດ້ອຍພັດທະນາ (ພິຈາລະນາບົນພື້ນຖານການກຳນົດປະເທດ ດ້ອຍພັດທະນາຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ) ອາດເລືອກປະຕິບັດໃນການເກັບອັດຕາຄ່າຜ່ານທາງ ແລະ ຄຳທຳນຽມອື່ນໆກັບພາຫະນະທີ່ຈົດທະບຽນໃນດິນແດນຂອງຕົນໄດ້ເມື່ອມີການຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ.

ມາດຕາ 6: ຄຳທຳນຽມທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ

(ກ) ລັດພາຄີ ອາດຮຽກເກັບຄຳທຳນຽມຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ເຊິ່ງຢູ່ພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂທີ່ໄດ້ກຳນົດ ໄວ້ໃນອະນຸສັນຍາ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: (1) ຄຳຜ່ານທາງ, ຈັດເກັບໂດຍກົງສຳຫຼັບການໃຊ້ເສັ້ນທາງຖະໜົນ, ຂົວຂ້າມ, ອຸໂມງ ແລະ ເຮືອຂ້າມຝາກ; (2) ຄຳທຳນຽມບັນທຸກນ້ຳໜັກເກີນກ່ອນທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຕາມກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດ ແລະ/ຫຼື ລະບຽບຂອງປະເທດຜູ້ຮັບ; (3) ຄຳທຳນຽມການບໍລິຫານຈັດການ; (4) ຄຳທຳນຽມການໃຊ້ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຫຼື ບໍລິການຕ່າງໆ; ແລະ (5) ຄຳທຳນຽມບຳລຸງຮັກສາເສັ້ນທາງ (ທີ່ບໍ່ໄດ້ລວມຢູ່ໃນຄຳທຳນຽມທີ່ໄດ້ກ່າວມີຂ້າວເທິງ). (ຂ) ລັດພາຄີ ຈະຍົກເວັ້ນການຮຽກເກັບຄຳທຳນຽມການຈໍລະຈອນຂ້າມແດນໃດໆ ນອກຈາກທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ຂ້າງເທິງ.

ອະນຸສັນຍາ 3: ໂຄຕ້າການບໍລິຫານຂົນສົ່ງ ແລະ ການອອກໃບອະນຸຍາດ

ມາດຕາ 5: ການອອກໃບອະນຸຍາດ ແລະ ຂັ້ນຕອນການຈັດສັນ

(ຄ) ສຳລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານບໍ່ປະຈຳທາງ, ລັດພາຄີແຕ່ລະປະເທດຈະມີສິດໃນການອອກໃບອະນຸຍາດບໍ່ເກີນ 500 ສະບັບ. ຈຳນວນໃບອະນຸຍາດດັ່ງກ່າວແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ການຝຶຈະລະນາທົດທວນໃນປະຈຳປີ ແລະ ການປັບປຸງໂດຍຄະນະກຳມາທິການຮ່ວມ.

ມາດຕາ 6: ອາຍຸໃບອະນຸຍາດ ແລະ ການຕໍ່ອາຍຸ

(ກ) ໃບອະນຸຍາດມີອາຍຸ 01 ປີ ນັບຈາກວັນທີອອກ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນກໍລະນີທີ່ມີການໃຊ້ໃບອະນຸຍາດເຂົ້າໄປໃນດິນແດນຂອງລັດພາຄີອື່ນທີ່ບໍ່ແມ່ນປະເທດຜູ້ສົ່ງກ່ອນວັນໝົດອາຍຸຂອງໃບອະນຸຍາດນັ້ນ ໃຫ້ໃບອະນຸຍາດຂະຫຍາຍອາຍຸຕໍ່ໄປໄດ້ຈົນກວ່າການດຳເນີນການຂົນສົ່ງຖ້ວນນັ້ນຈະສຳເລັດລົງໂດຍ ການນຳພາຫະນະກັບສູ່ປະເທດຜູ້ສົ່ງ.

1.2.2 ສັນຍາ CBTA “Early Harvest”

ລັດຖະມົນຕີ ກະຊວງຄົມມະນາຄົມຂອງປະເທດອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ ຖືວ່າເປັນສະມາຊິກ “ກຳມາທິການຮ່ວມ” ທີ່ມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ສັນຍາ CBTA, ທີ່ຕົງລົງຮ່ວມກັນໃນປີ 2016 ຕໍ່ກັບການລິເລີ່ມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ‘Early Harvest’ ຂອງສັນຍາ CBTA ປີ 2018 ແລະ ສຳເລັດຂະບວນການທົບທວນຄືນສັນຍາ CBTA ປະຈຳປີ 2019. ‘Early Harvest’ ແມ່ນປະຕິບັດຕາມບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ (MOU) ທີ່ລົງນາມໂດຍ ປະເທດອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ ທັງ 6 ປະເທດ, ໃນໄລຍະເດືອນ ມີນາ 2018.

ສັນຍາ CBTA ‘Early Harvest’ ຄາດວ່າຈະເລີ່ມປະຕິບັດຈາກວັນທີ 1 ເດືອນ ມິຖຸນາ 2018 ຫາ ວັນທີ 31 ເດືອນ ພຶດສະພາ 2019. ທັງ 5 ປະເທດໃນຂອບອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ (ລວມທັງ ສ ມຽນມາ) ຈະຮ່ວມລົງນາມ ບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ ແລະ ເລີ່ມປະກາດໃຊ້ໃບອະນຸຍາດທີ່ຮັບຮອງຮ່ວມກັນ ແລະ ການນຳໃຊ້ປື້ມນຳເຂົ້າພາຫະນະຊົ່ວຄາວ ພາຍໃນວັນທີ 1 ເດືອນ ມິຖຸນາ ປີ 2018.

ບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ ເຫັນດີໃຫ້ແຕ່ລະປະເທດໃນຂອບຮ່ວມມີອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ ສາມາດອອກໃບອະນຸຍາດຂົນສົ່ງທາງບົກ ແລະ ປື້ມນຳເຂົ້າພາຫະນະຊົ່ວຄາວ ຈຳນວນ 500 ສະບັບ ສຳລັບສິນຄ້າ ແລະ ລົດໂດຍສານທີ່ໄດ້ຈົດທະບຽນ, ທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງ ແລະ/ຫຼື ດຳເນີນການໃນປະເທດນັ້ນໆ. ພາຫະນະທີ່ສາມາດຜ່ານທຸກເສັ້ນທາງ ແລະ ຂ້າມຈຸດຊາຍແດນຕາມທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນ ອະນຸສັນຍາ 1 ຂອງ ສັນຍາ CBTA. ສຳລັບ ສປປ ລາວ, ການເຄື່ອນຍ້າຍເຂົ້າ ແລະ ອອກປະເທດ ຕາມດ່ານຊາຍແດນ ບໍ່ແຕນ, ຫ້ວຍຊາຍ, ແດນສະຫວັນ ແລະ ສະຫວັນນະເຂດ ທີ່ນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງເລກທີ 3, 9 ແລະ 13. ພາຫະນະດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງຕິດຄັດໃບອະນຸຍາດຕົ້ນສະບັບ ແລະ ປື້ມນຳເຂົ້າພາຫະນະຊົ່ວຄາວ ທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການອອກອະນຸຍາດໃນປະເທດຜູ້ສົ່ງ. (ຕົວຢ່າງ ປະເທດທີ່ພາຫະນະໄດ້ຮັບການຈົດທະບຽນ) ແລະ ສາມາດໃຊ້ໃນປະເທດທີ່ຢູ່ໃນຂອບຮ່ວມມີອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງໄດ້ເຖິງ 30 ວັນຕໍ່ການເດີນທາງ. ປື້ມນຳເຂົ້າພາຫະນະຊົ່ວຄາວ ສາມາດຖືເປັນ ‘ໜັງສືຜ່ານແດນ’ ສຳລັບພາຫະນະ ແລະ ຕ້ອງໄດ້ມີກາປະທັບຈາກກົມພາສີຂອງປະເທດຜູ້ຮັບ (ຕົວຢ່າງ ປະເທດທີ່ນອນຢູ່ໃນຂອບຮ່ວມມີອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ) ທີ່ໄດ້ເຂົ້າ ແລະ ອອກ, ເພື່ອຮັບປະກັນກຳນົດເວລາພາຍໃນ 30 ວັນ. ຈຳນວນການເດີນທາງຜ່ານແດນແມ່ນບໍ່ໄດ້ຖືກກຳນົດ. ບົດບັນທຶກຂອງສັນຍາ CBTA ສຳລັບສິນຄ້າຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ (ຍົກເວັ້ນການເກັບພາສີ ພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງໜ່ວຍງານພາສີ) ທີ່ບໍ່ໄດ້ລວມຢູ່ໃນ ‘Early Harvest’. ໝາຍຄວາມວ່າ ພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃນການຂ້າມຊາຍແດນ, ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮຽກເກັບພາສີ ແລະ ອາກອນ, ລວມທັງການວາງເງິນຄຳປະກັນກັບໜ່ວຍງານພາສີ, ແຕ່ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນປັດຈຸບັນໃນການແຈ້ງພາສີ (ເຊັ່ນວ່າ ການຊຳລະພາສີ ແລະ ອາກອນນຳເຂົ້າ ແລະ ສິ່ງອອກທີ່ເປັນມາດຕະຖານ, ການຄືນພາສີ ຫຼື ຍົກເລີກພາສີ ທີ່ນຳໃຊ້ລະບຽບການຜ່ານແດນແຫ່ງຊາດ ຫຼື ລະບົບອື່ນໆ ທີ່ຜ່ານການເຫັນດີສອງຝ່າຍ ຫຼື ຫຼາຍຝ່າຍ ລະຫວ່າງ ປະເທດທີ່ນຳໃຊ້ລະບຽບການດັ່ງກ່າວ).

ເພື່ອປະກອບໃບອະນຸຍາດ ແລະ ປຶ້ມນຳເຂົ້າພາຫະນະຊົ່ວຄາວ, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຕ້ອງມີເງື່ອນໄຂຢ່າງລະອຽດຄົບຖ້ວນຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນ ມາດຕາ 2, 3, 4, 5, 6 ແລະ ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 9 ໃນສັນຍາ CBTA ເຊັ່ນວ່າ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຕ້ອງເປັນ: ກ) ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຜ່ານຊາຍແດນທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກປະເທດຕົ້ນທາງ ທີ່ສາມາດອອກໃບອະນຸຍາດ/ປຶ້ມນຳເຂົ້າພາຫະນະຊົ່ວຄາວ, ຢ່າງໜ້ອຍຕ້ອງເປັນເຈົ້າຂອງ 51% ແລະ ເຈົ້າຂອງ ຂອງຄົນໃນຊາດຂອງປະເທດດັ່ງກ່າວ; ຂ) ເປັນຄົນທີ່ບໍ່ຖືກຕັດສິນວ່າກະທຳຄວາມຜິດຮ້າຍແຮງຕາມກົດໝາຍ ແລະ ບໍ່ຖືວ່າເປັນບຸກຄົນລົ້ມລະລາຍ; ຄ) ຄວາມສາມາດທາງວິຊາຊີບໃນການປະຕິບັດ (ເຊັ່ນວ່າ ຄວາມຮູ້ທາງດ້ານກົດໝາຍ, ການບໍລິຫານການດຳເນີນການຂົນສົ່ງ, ຄວາມຮູ້ທາງດ້ານຄວາມປອດໄພທາງບົກ ແລະ ຄວາມຮູ້ດ້ານເຕັກນິກທີ່ກ່ຽວກັບກິດຈະການການຂົນສົ່ງທາງບົກໃນປະເທດທີ່ມີການວາງແຜນປະຕິບັດ); ແລະ ງ) ຄວາມໝັ້ນຄົງທາງການເງິນ ແລະ ປະກັນຄວບຄຸມຄວມຮັບຜິດຊອບຕາມສັນຍາຂອງຜູ້ດຳເນີນການ.

ດັ່ງທີ່ໄດ້ລະບຸໃນເນື້ອຫາຫຼັກຂອງສັນຍາ CBTA ແລະ ບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ ‘Early Harvest’, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຕ້ອງຍຶດໜັ້ນໃນເງື່ອນໄຂຫຼັກຂອງສັນຍາ CBTA ສຳລັບການຮັບຮອງພາຫະນະຂົນສົ່ງທາງບົກ, ເຊັ່ນວ່າ ມາດຕາ 11-18 ຂອງເນື້ອຫາຫຼັກຂອງສັນຍາ CBTA ຕາມລຳດັບເຊັ່ນ: ກ) ການຈິດທະບຽນພາຫະນະ; ຂ) ລະບຽບການທາງສະພາບເຕັກນິກຍານພາຫະນະ; ຄ) ໃບຢັ້ງຢືນການກວດກາເຕັກນິກ; ງ) ການບັງຄັບໃຊ້ປະກັນໄພພາຫະນະ ຕໍ່ບຸກຄົນທີ່ສາມ; ແລະ ຈ) ໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຄວນເອົາໃຈໃສ່ວ່າ ພາຫະນະຕ້ອງມີຄວາມປອດໄພທາງດ້ານອຸປະກອນ ແລະ ມາດຕະຖານຄວັນລົດຂອງປະເທດຕົ້ນທາງ, ແລະ ປະຕິບັດໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມ ມາດຕະຖານທາງດ້ານເຕັກນິກສຳລັບນໍ້າໜັກລົດ, ການບັນທຸກນໍ້າໜັກ ແລະ ຂະໜາດ ຂອງປະເທດປາຍທາງ. ການດຳເນີນການຂົນສົ່ງ (ເຊັ່ນວ່າ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ໂດຍສານ ລະຫວ່າງ 2 ສະຖານທີ່ພາຍໃນປະເທດປາຍທາງ ໂດຍແມ່ນ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຈາກ ປະເທດອື່ນທີ່ນອນຢູ່ໃນຂອບຮ່ວມມືອະນຸພາກພື້ນແມ່ນໍ້າຂອງ) ແມ່ນຈະບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ. ໃບອະນຸຍາດ ແລະ ປຶ້ມນຳເຂົ້າພາຫະນະຊົ່ວຄາວຈະອອກໃຫ້ໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າທຳນຽມໃນປີ 2018. ຄ່າທຳນຽມແມ່ນຈະຖືກກຳນົດໃຫ້ໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບເປັນຕົ້ນໄປ.

1.2.3 ສັນຍາວ່າດ້ວຍ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ໃນຂອບອາຊຽນ (AFAFGIT) ປີ 1998

ມາດຕາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ:

ມາດຕາ 10 ໃບອະນຸຍາດຂົນສົ່ງທາງບົກ

ລັດພາຄີດຳເນີນການລວບລວມລະບຽບການໃບອະນຸຍາດຂົນສົ່ງທາງບົກ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.

ມາດຕາ 13 ການຮ່ວມຮັບຮອງໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່

ລັດພາຄີ ຈະຮັບຮອງໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ ພາຍໃນປະເທດ ທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍ ລັດພາຄີອື່ນ ປະຕິບັດຕາມສັນຍາວ່າດ້ວຍ ການຮັບຮອງໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ ພາຍໃນປະເທດ ທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍ ບັນດາສະມາຊິກ ອາຊຽນ ເຊິ່ງຮ່ວມລົງນາມໃນ ນະຄອນ ກູລາລຳເປີ, ຄັ້ງວັນທີ 9 ເດືອນກໍລະກົດ 1985.

ມາດຕາ 14 ແຜນປະກັນໄພຍານພາຫະນະ ຕໍ່ກັບບຸກຄົນທີ່ສາມ

1. ຍານພາຫະນະທີ່ເຂົ້າໄປໃນດິນແດນຂອງລັດພາຄີອື່ນຕ້ອງປະຕິບັດກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການຢ່າງຄັດຄັນ ກ່ຽວກັບການປະກັນໄພບຸກຄົນທີ່ສາມສຳລັບພາຫະນະ ຕໍ່ກັບ ການປະກັນໄພຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງບຸກຄົນທີ່ສາມທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ
2. ລັດພາຄີດຳເນີນການລວບລວມ ຫຼື ສ້າງຕັ້ງ ແຜນງານອາຊຽນຂອງການບັງຄັບໃຊ້ການປະກັນໄພຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງພາຫະນະຕໍ່ກັບບຸກຄົນທີ່ສາມ ທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນ ອະນຸສັນຍາ 5.

3. ຈັດຫາແຜນງານອາຊຽນຂອງການບັງຄັບໃຊ້ການປະກັນໄພຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງພາຫະນະຕໍ່ກັບບຸກຄົນທີ່ສາມ ເຊິ່ງການຄ້າປະກັນທັງໝົດແມ່ນຮັບຮອງໂດຍກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ຄວບຄຸມ ການບັງຄັບໃຊ້ການປະກັນໄພຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງພາຫະນະຕໍ່ກັບບຸກຄົນທີ່ສາມໃນລັດພາຄີ.

ມາດຕາ 18 ການສ້າງລະບົບຜ່ານແດນຂອງພາສີ

1. ລັດພາຄີຕ້ອງສ້າງລະບົບຜ່ານແດນຂອງພາສີສໍາລັບຈຸດປະສົງຂອງການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າໃນດິນແດນຂອງຕົນ.

2. ລັດພາຄີຕ້ອງເຫັນດີໃນການປະຕິບັດລະບົບຜ່ານແດນພາສີ ທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນ ອະນຸສັນຍາທີ 7.

ມາດຕາ 26 ການປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍແຫ່ງຊາດ

(ຂ) ລັດພາຄີຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ ເງື່ອນໄຂທາງບຸກຄະລາກອນ ຫຼື ສິນຄ້າຂອງ ລັດພາຄີອື່ນ ຢ່າງເຂັ້ມງວດກວ່າກົດໝາຍແຫ່ງຊາດ ແລະ ລະບຽບການໃນຫຼັກການຂົນສົ່ງຂອງຕົນ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ II ກົດໝາຍ ແລະ ຂໍ້ຕົກລົງແຫ່ງ ສປປ ລາວ ທີ່ກ່ຽວກັບການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າໃນຄັ້ງນີ້

2.1 ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ

2.1.1 ການຜ່ານແດນທົ່ວໄປ

ຫົວຂໍ້: ຂໍ້ຕົກລົງ ວ່າດ້ວຍ ການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຄຸ້ມຄອງຜ່ານແດນ ສປປ ລາວ, ເລກທີ. 1238/ອຄ.ກຂອ, ລົງວັນທີ 23 ມິຖຸນາ 2015

ປະເພດ: ຂໍ້ຕົກລົງ

ອອກໂດຍພາກສ່ວນ: ກະຊວງ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ

ພາກສ່ວນຮັບຜິດຊອບ: ກະຊວງ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ

ວັນທີອອກ: 23-06-2015

<https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=site/display&id=877>

ສິນຄ້າຄຸ້ມຄອງແມ່ນສິນຄ້າທີ່ຕ້ອງການໃຫ້ມີໃບອະນຸຍາດນໍາເຂົ້າ ຫຼື ສົ່ງອອກ. ຂໍ້ຕົກລົງໄດ້ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ການຂົນສົ່ງຕ້ອງລະບຸເສັ້ນທາງ, ດ່ານຊາຍແດນ, ກຳນົດເວລາ ແລະ ຈຳນວນ.

ມາດຕາ 6 ການປະກອບເອກະສານ

ຜູ້ດຳເນີນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຄຸ້ມຄອງຜ່ານແດນ ສປປ ລາວ ຕ້ອງປະກອບເອກະສານ ດັ່ງນີ້:

1. ໃບຄຳຮ້ອງຂໍອະນຸຍາດເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຄຸ້ມຄອງຜ່ານແດນ;
2. ສັນຍາຊື້-ຂາຍສິນຄ້າ ລະຫວ່າງ ຜູ້ຂາຍສິນຄ້າຢູ່ປະເທດຕົ້ນທາງ ແລະ ຜູ້ຊື້ສິນຄ້າຢູ່ປະເທດປາຍທາງ;
3. ໃບທະບຽນວິສາຫະກິດ ຂອງຜູ້ດຳເນີນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຄຸ້ມຄອງຜ່ານແດນ;

4. ໃບຢັ້ງຢືນການມອບຜົນທະອາກອນປະຈຳປີ ຫຼື ເອກະສານອື່ນທີ່ຢັ້ງຢືນການມອບຜົນທະອາກອນປະຈຳປີ;
5. ໃບແຈ້ງລາຄາ ແລະ ໃບຫຸ້ມຫໍ່ (ເຊັນໂດຍຜູ້ຂາຍ);
6. ໃບມອບສິດຈາກເຈົ້າຂອງສິນຄ້າໃຫ້ຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຄຸ້ມຄອງຜ່ານແດນ;
7. ສັນຍາ ກ່ຽວກັບການຄ້າປະກັນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນສາກົນ ກັບ ກົມພາສີ, ກະຊວງການເງິນ.

ມາດຕາ 9 ອາຍຸການນຳໃຊ້ ແລະ ການຕໍ່ອາຍຸໃບອະນຸຍາດ

ອາຍຸການນຳໃຊ້ຂອງໃບອະນຸຍາດເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຄຸ້ມຄອງຜ່ານແດນ ແມ່ນມີກຳນົດ 06 ເດືອນ. ໃນກໍລະນີທີ່ມີການດັດແກ້ເນື້ອໃນໃບອະນຸຍາດ, ຜູ້ດຳເນີນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຄຸ້ມຄອງຜ່ານແດນ ຕ້ອງຢືນຄຳຮ້ອງຂໍດັດແກ້ເນື້ອໃນໃບອະນຸຍາດ ຕໍ່ອົງການຄຸ້ມຄອງການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຄຸ້ມຄອງຜ່ານແດນ.

ໃນກໍລະນີທີ່ຜູ້ດຳເນີນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຄຸ້ມຄອງຜ່ານແດນ ບໍ່ສາມາດດຳເນີນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າສຳເລັດຕາມກຳນົດເວລາທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ, ຜູ້ດຳເນີນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຄຸ້ມຄອງຜ່ານແດນ ສາມາດສະເໜີຂໍຕໍ່ອາຍຸຂອງໃບອະນຸຍາດໄດ້ 01 ຄັ້ງ ກຳນົດເວລາ 03 ເດືອນ, ລວມທັງໝົດ ບໍ່ໃຫ້ເກີນ 09 ເດືອນ.

ຫົວຂໍ້: ແຈ້ງການ ລະບຽບການ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ເລກທີ 0749/ກພສ

ປະເພດ: ແຈ້ງການ

ອອກໂດຍພາກສ່ວນ: ກະຊວງ ການເງິນ

ພາກສ່ວນຮັບຜິດຊອບ: ກະຊວງ ການເງິນ

ວັນທີອອກ: 24-02-2007

<https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=site/display&id=644>

1. ຜູ້ມີຈຸດປະສົງຢາກດຳເນີນກິດຈະການ ກ່ຽວກັບ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດດຳເນີນທຸລະກິດການຂົນສົ່ງອອກໂດຍກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ, ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ.
2. ສະມາຄົມຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດລາວ (LIFFA) ຕ້ອງໄດ້ເປັນຕົວແທນສະເໜີຂໍ້ຄຳປະກັນການຕົກເຮ່ຍເສຍຫາຍຂອງສິນຄ້າ ໃນເວລາຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຕໍ່ກົມພາສີ ໃຫ້ແກບໍລິສັດ ທີ່ຈະເຮັດການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ເຊິ່ງການຄ້າປະກັນດັ່ງກ່າວຈະຕ້ອງລວມເຖິງສິນຄ້າ, ລົດບັນທຸກ, ຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າຜ່ານແດນ. ຈາກນັ້ນ, ກົມພາສີ ຈະພິຈາລະນາອະນຸມັດ ໃຫ້ທຳການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ. ນອກຈາກສະມາຄົມຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້ານີ້ແລ້ວ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມລະບຽບກົດໝາຍພາສີ.
3. ການແຈ້ງພາສີເປັນລາຍລະອຽດ 80 ສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ (ແຕ່ບໍ່ລວມສິນຄ້າທີ່ລັດຖະບານຄຸ້ມຄອງ ແລະ ສິນຄ້າຕ້ອງຫ້າມ) ແມ່ນໃຫ້ດຳເນີນການຢູ່ດ່ານພາສີຊາຍແດນ ບ່ອນສິນຄ້ານຳເຂົ້າ. ບັນດາເອກະສານທີ່ເປັນບ່ອນອີງໃນການປະກອບ ມີຄື:

- (1) ສຳເນົາເອກະສານ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດການຄ້າປະກັນ ຈາກກົມພາສີ.
- (2) ໃບມອບສິດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຈາກຜູ້ຕົວແທນຂົນສົ່ງ ຫຼື ຈາກຜູ້ຊື້ ຫຼື ຈາກຜູ້ຂາຍ.
- (3) ສຳເນົາເອກະສານ ຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ຂອງປະເທດຕົນທາງ (ປະເທດສົ່ງອອກສິນຄ້າ).

- (4) ໃບແຈ້ງລາຄາ (invoice), ໃບຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ (Packing List), ແລະ ໃບກຳກັບການຂົນສົ່ງ.
- (5) ໃບອະນຸຍາດ ຈາກຂະແໜງການກ່ຽວຂ້ອງ (ສຳລັບສິນຄ້າທີ່ລັດຖະບານຄຸ້ມຄອງ ແລະ ສິນຄ້າຕ້ອງຫ້າມ)
- (6) ໃນກໍລະນີ ທີ່ມີການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານຫຼາຍປະເທດ ຕ້ອງມີສຳເນົາໃບແຈ້ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຂອງປະເທດໃຫ້ຜ່ານສຸດທ້າຍ.
- (7) ໃນກໍລະນີ ທີ່ມີການລະເມີດລະບຽບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງ ຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດລະບຽບກົດໝາຍພາສີ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

4. ການແຈ້ງພາສີ ສຳລັບລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຕ້ອງມີເອກະສານປະກອບດັ່ງນີ້ ຄື:

- ສະເພາະບັນດາປະເທດ ທີ່ໄດ້ລົງນາມຮ່ວມກັນ ວ່າດ້ວຍການອຳນວຍຄວາມສະດວກຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນຜ່ານແດນ ຕ້ອງນຳໃຊ້ບັ້ມອະນຸຍາດຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງປະເທດ, ໃບປະກັນໄພ, ທີ່ມີອາຍຸການນຳໃຊ້.
- ນອກຈາກປະເທດທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້ ທີ່ບໍ່ມີບັ້ມອະນຸຍາດຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງປະເທດ ແມ່ນໃຫ້ນຳໃຊ້ ບ7 ແລະ ອີງໃສ່ເອກະສານແຈ້ງອອກ ຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ປະເທດໃຫ້ຜ່ານສຸດທ້າຍ ແລະ ຕ້ອງມີໃບກວດກາຕັກນິກ, ປະກັນໄພ ທີ່ມີອາຍຸການນຳໃຊ້.

ຫົວຂໍ້: ໜັງສືທາງລັດຖະການ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຜ່ານແດນສາກົນ ເລກທີ 1242/ກພສ

ປະເພດ: ແຈ້ງການ

ອອກໂດຍພາກສ່ວນ: ກະຊວງ ການເງິນ

ພາກສ່ວນຮັບຜິດຊອບ: ກະຊວງ ການເງິນ

ວັນທີອອກ: 06-04-2010

<https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=site/display&id=647>

ກົມພາສີ ມີໜັງສືທາງລັດຖະການ ກ່ຽວກັບ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນສາກົນ ດັ່ງນີ້:

1. ໃນປະຈຸບັນ ກົມພາສີ ໄດ້ເຊັນອະນຸສັນຍາການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນສາກົນ ໃນກອບຂອງຂໍ້ຕົກລົງບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ (GMS); ເຊິ່ງໃນສັນຍາດັ່ງກ່າວ ໄດ້ກຳນົດເສັ້ນທາງ ເລກ 9, ຕາມແລວເສດຖະກິດຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ (EWEC); ສະເພາະເສັ້ນທາງ A3 ແມ່ນຈະໄດ້ສືບຕໍ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມຮູບແບບດຽວກັນ;
2. ສຳລັບ ບັນດາເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກອບ GMS, ແມ່ນໃຫ້ປະຕິບັດເປັນການນຳເຂົ້າເພື່ອສົ່ງອອກຕາມຂໍ້ຕົກລົງ 0462/ກງ, ລົງວັນທີ 14/3/2003;
3. ສິນຄ້າທີ່ຢູ່ໃນລະບອບຂົນສົ່ງຜ່ານແດນສາກົນ ຕ້ອງຫຸ້ມຫໍ່ໃຫ້ໄດ້ຕາມມາດຕະຖານ ຫຼື ຕ້ອງບັນຈຸໃນຕູ້ສິນຄ້າຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ກຳນົດໄວ້ ໃນບົດແນະນຳຂອງລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງການເງິນ ສະບັບເລກທີ 0491/ກງ, ລົງວັນທີ 12 ມີນາ 2009;
4. ຫ້າມບໍ່ໃຫ້ບໍລິສັດຂາອອກ-ຂາເຂົ້າ ເຮັດການບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນສາກົນ ເຖິງແມ່ນວ່າໄດ້ຮັບການມອບສິດຈາກຜູ້ຊື້ກັບຜູ້ຂາຍ ແລ້ວກໍຕາມ;
5. ຫ້າມບໍ່ໃຫ້ທຳການປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ຢູ່ໃນດິນແດນແຫ່ງ ສປປ ລາວ ເກີນໜຶ່ງເທື່ອ, ເວັ້ນເສຍແຕ່ຈະປ່ຽນຫົວລົດລາກ ຫຼື ຫາກເກີດອຸບັດຕິເຫດ ຫຼື ເຫດການເໜືອວິໃສ;

6. ສໍາລັບບັນດາບໍລິສັດ ທີ່ຈະສາມາດເຮັດການຂົນສົ່ງເປັນຫຼາຍເສັ້ນທາງ ກົມພາສີ ຈະແຈ້ງເປັນອັນສະເພາະ, ສ່ວນສັນຍາທີ່ໄດ້ອະນຸມັດໄປແລ້ວ, ແມ່ນໃຫ້ມີການກວດກາເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງ ຕາມບົດແນະນຳຂອງລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງການເງິນ ສະບັບເລກທີ 0491/ກງ, ລົງວັນທີ 12 ມີນາ 2009;

7. ສ່ວນລາຍລະອຽດ ກ່ຽວກັບລະບຽບການ, ເງື່ອນໄຂການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນສາກົນ, ມາດຕະການຕໍ່ຜູ້ດໍາເນີນການບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານສາກົນ, ທາງກົມພາສີ ຈະອອກແຈ້ງການເພີ່ມເຕີມ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນສາກົນ ໃຫ້ເປັນໄປຕາມລະບຽບການສາກົນ ພ້ອມທັງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ການຄ້າໃນຂົງເຂດພາກພື້ນມີຄວາມວ່ອງໄວ, ງ່າຍດາຍ ແລະ ເປັນເອກະພາບກັບບັນຫາປະເທດຄູສັນຍາໃນກອບ (GMS).

ຫົວຂໍ້: ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍພາສີ ເລກທີ 04/ສພຊ, ລົງວັນທີ 20 ທັນວາ 2011

ປະເພດ: ກົດໝາຍ

ອອກໂດຍພາກສ່ວນ: ສະພາແຫ່ງຊາດລາວ

ພາກສ່ວນຮັບຜິດຊອບ: ກະຊວງ ການເງິນ

ວັນທີອອກ: 20-12-2011

<https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=site/display&id=247>

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ນຳໃຊ້ສໍາລັບ ການນຳເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ ແລະ ສົ່ງຜ່ານ. ທີ່ບໍ່ໄດ້ເຈາະຈົງການຄ້າຜ່ານແດນອື່ນໆ:

ມາດຕາ 35 (ໃໝ່). ການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້ານອກອານາເຂດພາສີ

ໃນກໍລະນີມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ບໍ່ສາມາດເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງພາຍໃນອານາເຂດພາສີໄດ້ ລັດຖະການພາສີຈະອະນຸຍາດໃຫ້ເຄື່ອນຍ້າຍ ໂດຍອາໄສດິນແດນຂອງຕ່າງປະເທດ ຕາມການເຫັນດີຂອງປະເທດໃຫ້ຜ່ານ; ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງດັ່ງກ່າວນັ້ນ ຈະໄດ້ຮັບການຍົກເວັ້ນພາສີສົ່ງອອກ ພ້ອມທັງຍົກເວັ້ນການປະຕິບັດລະບຽບ ການສົ່ງອອກ-ນຳເຂົ້າ.

ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງດັ່ງກ່າວ ຕ້ອງມີໃບແຈ້ງພາສີຕິດຕາມໄປນຳ.

ມາດຕາ 36 (ປັບປຸງ). ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງຜ່ານແດນສາກົນ

ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ, ຜູ້ແຈ້ງພາສີທີ່ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງຜ່ານແດນສາກົນໂດຍຜ່ານດິນແດນຂອງ ສປປ ລາວ ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ລັດຖະການພາສີ ແລະ ໃຫ້ປະຕິບັດດັ່ງນີ້:

1. ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຕ້ອງຄຳປະກັນເປັນແຊັກເງິນສິດ ຫຼື ໜັງສືຄຳປະກັນຂອງທະນາຄານ ຫຼື ສະຖາບັນການເງິນເທົ່າກັບຄ່າພາສີ ແລະ ຜົນທະອື່ນ;
2. ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ ຕ້ອງແຈ້ງເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການຂົນສົ່ງ ຕໍ່ລັດຖະການພາສີ;
3. ພາຫະນະຂົນສົ່ງຕ້ອງໄປຕາມເສັ້ນທາງສະເພາະ ແລະ ໄລຍະເວລາທີ່ລັດຖະການພາສີໄດ້ກຳນົດ;
4. ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງຜ່ານແດນສາກົນ ແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ໂດຍບໍ່ໃຫ້ຈຳໜ່າຍ;
5. ໃນກໍລະນີເກີດອຸປະຕິເຫດ ຫຼື ເຫດສຸດວິໄສ ຕ້ອງແຈ້ງຕໍ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີບ່ອນໃກ້ທີ່ສຸດ, ຖ້າມີການປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ;

ໃນກໍລະນີສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງທີ່ໄດ້ຮັບຄວາມເສັຍຫາຍຈາກອຸປະຕິເຫດ ຊຶ່ງບໍ່ສາມາດເກັບກູ້ຄືນໄດ້ ຫຼື ມີຜົນສະທ້ອນຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ນັ້ນ ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ລະບຽບກົດໝາຍ ສປປລາວ;

6. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງຜ່ານແດນສາກົນ ແລະ ການຄ້າປະກັນໄດ້ສິ້ນສຸດລົງ ເມື່ອສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງຖືກນໍາອອກຈາກ ດິນແດນ ສປປລາວ ແລະ ມີການຢັ້ງຢືນຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີຊາຍແດນ. ເງິນ ຫຼື ໜັງສືຄ້າປະກັນຕ້ອງຖືກສົ່ງຄືນໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງ.

2.1.2 ການຂົນສົ່ງສັດຜ່ານແດນ

ຫົວຂໍ້: ດໍາລັດ ວ່າດ້ວຍ ການຄຸ້ມຄອງ ການເຄື່ອນຍ້າຍ ສັດ ແລະ ຜະລິດຕະພັນສິນຄ້າ ກ່ຽວກັບ ສັດ ເລກທີ 230/ລບ

ປະເພດ: ດໍາລັດ

ອອກໂດຍພາກສ່ວນ: ຫ້ອງວ່າການ ລັດຖະບານ

ພາກສ່ວນຮັບຜິດຊອບ: ກະຊວງ ກະສິກໍາ ແລະ ປ່າໄມ້

ວັນທີອອກ: 04-06-2012

<https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=site/display&id=276#36>

ໝວດທີ5

ການຂົນສົ່ງຜ່ານສັດ, ຜະລິດຕະພັນສັດ ແລະ/ຫຼື ຜະລິດຕະພັນສິນຄ້າກ່ຽວກັບສັດ

ມາດຕາ 36. ການອະນຸຍາດຂົນສົ່ງຜ່ານ

ບຸກຄົນ ຫຼື ນິຕິບຸກຄົນ ທີ່ມີຈຸດປະສົງຂົນສົ່ງຜ່ານສັດ, ຜະລິດຕະພັນສັດ ແລະ/ຫຼື ຜະລິດຕະພັນສິນຄ້າກ່ຽວກັບສັດ ຕ້ອງຢືນໃບຄໍາຮ້ອງ ຂໍຂົນສົ່ງຜ່ານ, ໃບຢັ້ງຢືນສຸຂະພາບສັດ ຫຼື ໃບຢັ້ງຢືນສຸຂະພາບໄມ ທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍອົງການ ຫຼື ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຂອງ ປະເທດຕົ້ນທາງ ໂດຍຖືກຕ້ອງຕາມເງື່ອນໄຂການນໍາເຂົ້າຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ເອກະສານອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕາມທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ໃນດໍາລັດສະບັບນີ້ ໄປຍັງອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລ້ຽງສັດ ແລະ ກັກກັນສັດຂັ້ນສູນກາງ ຫຼື ດ່ານກວດກາກັກກັນສັດຂາເຂົ້າ ແລະ ເສຍຄ່າບໍລິການດ່ານຕັກນິກ ແລະ ຄ່າທໍານຽມ ຕາມທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ໃນລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານດິນແດນ ສປປ ລາວ ໄປຍັງປະເທດທີສາມນັ້ນ ໃຫ້ພະນັກງານສັດຕະວະແພດ ຂອງອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລ້ຽງສັດ ແລະ ກັກກັນສັດຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ພະນັກງານ ສັດຕະວະແພດປະຈໍາດ່ານ ກວດກາຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງເອກະສານ ແລະ ກວດກາສັດ, ຜະລິດຕະພັນສັດ ແລະ ຜະລິດຕະພັນສິນຄ້າກ່ຽວກັບສັດ ແລ້ວພິຈາລະນາຄົ້ນຄວ້າອະນຸຍາດ ຫຼື ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ຂົນສົ່ງຜ່ານ ຕາມແຕ່ລະກໍລະນີດັ່ງນີ້:

1. ກໍລະນີເຫັນວ່າການຂົນສົ່ງສັດ, ຜະລິດຕະພັນສັດ ແລະ ຜະລິດຕະພັນສິນຄ້າກ່ຽວກັບສັດ ບໍ່ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການນໍາເອົາເຊື້ອພະຍາດ ເຂົ້າມາແຜ່ລາມ ຫຼື ລະບາດໃນ ສປປ ລາວ ຫຼື ບໍ່ມີການປົນເປື້ອນທາດເບື້ອ ແລະ ຜູ້ຮ້ອງຂໍ ກໍ່ໄດ້ປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ ແລະ ເງື່ອນໄຂຕາມທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ ໃນດໍາລັດສະບັບນີ້ແລ້ວ ໃຫ້ພະນັກງານກັກກັນສັດຂອງ ອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລ້ຽງສັດ ແລະ ກັກກັນສັດຂັ້ນສູນກາງ ຫຼື ເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນສັດປະຈໍາດ່ານ ກວດກາກັກກັນສັດຂາອອກ ອອກໃບອະນຸຍາດຂົນສົ່ງຜ່ານ ແລະ ອອກອະນຸຍາດໃຫ້ຜູ້ຮ້ອງຂໍຂົນສົ່ງຜ່ານດິນແດນ ສປປ ລາວ ແລະ ປະຕິບັດຕາມຄໍາແນະນໍາຂອງ ພະນັກງານກັກກັນສັດ ກ່ຽວກັບຂົນສົ່ງຜ່ານຢ່າງເຖິງຄັດ;
2. ກໍລະນີເຫັນວ່າມີພະຍາດສັດ ຕາມທີ່ໄດ້ກໍານົດໃນບັນຊີພະຍາດສັດຂອງ ສປປ ລາວ, ປະເທດທີ່ຂົນສົ່ງຜ່ານ ແລະ ປະເທດຕົ້ນທາງ ເຊິ່ງເຊື້ອພະຍາດ ອາດຕິດແປດໃສ່ສັດ ແລະ ພະຍາດດັ່ງກ່າວກໍ່ບໍ່ເຄີຍເກີດຢູ່ ສປປ ລາວ ໃຫ້ພະນັກງານກັກກັນສັດ ຂອງ ອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລ້ຽງສັດ ແລະ ການກັກກັນສັດ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນສັດປະຈໍາດ່ານ ພິຈາລະນາຄົ້ນຄວ້າອະນຸຍາດ ຫຼື ປະຕິເສດການຂໍອະນຸຍາດຂົນສົ່ງຜ່ານດັ່ງກ່າວ;

3. ຫົວໜ້າດ່ານກວດກາ ສັດຕະວະແພດຂາອອກ ອາດດັດແກ້, ໂຈະ ຫຼື ຍົກເລີກການອອກໃບອະນຸຍາດຂົນສົ່ງຜ່ານ ໃນກໍລະນີທີ່ ເຫັນວ່າການຂົນສົ່ງຜ່ານນັ້ນ ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການນໍາເອົາເຊື້ອພະຍາດ ເຂົ້າມາແຜ່ລາມ ຫຼື ລະບາດ ຫຼື ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການປົນເປື້ອນ ທາດເບື້ອໃນ ສປປ ລາວ ແລ້ວໃຫ້ລາຍງານເປັນລາຍລັກອັກສອນ ຕໍ່ອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລ້ຽງສັດ ແລະ ການ ສັດຕະວະແພດຂັ້ນສູນກາງ ໂດຍມີການຊີ້ແຈງເຫດຜົນຂອງການດັດແກ້, ໂຈະ ຫຼື ຍົກເລີກດັ່ງກ່າວ.

ມາດຕາ 37. ຂັ້ນຕອນ ແລະ ລະບຽບການອະນຸຍາດຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ

ບຸກຄົນ ຫຼື ນິຕິບຸກຄົນ ທີ່ມີຈຸດປະສົງຂົນສົ່ງຜ່ານສັດ, ຜະລິດຕະພັນສັດ ແລະ/ຫຼື ຜະລິດຕະພັນສິນຄ້າກ່ຽວກັບສັດ ຕ້ອງຍື່ນໃບອະນຸຍາດ ຂົນສົ່ງຜ່ານ, ໃບຢັ້ງຢືນການກວດກາດ້ານ ສັດຕະວະແພດ ຫຼື ໃບຢັ້ງຢືນສຸຂະພາບໄມ ພ້ອມດ້ວຍເອກະສານອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕາມທີ່ໄດ້ ກຳນົດໄວ້ໃນດຳລັດສະບັບນີ້ ຢູ່ດ່ານກວດກາດ້ານ ສັດຕະວະແພດຂາເຂົ້າ.

ເຈົ້າໜ້າທີ່ ສັດຕະວະແພດປະຈຳດ່ານຂາເຂົ້າ ຕ້ອງກວດກາຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງເອກະສານ ແລະ ກວດກາສັດ, ຜະລິດຕະພັນສັດ ແລະ ຜະລິດຕະພັນສິນຄ້າກ່ຽວກັບສັດ ຍົກເວັ້ນກໍລະນີທີ່ພາຫະນະຂົນສົ່ງ ຫຼື ວັດຖຸຫຸ້ມຫໍ່ ຫາກຖືກປິດດ້ວຍການໝົບກົວ ຫຼື ມີການປ້ອງກັນ ການໄຂວັດຖຸຫຸ້ມຫໍ່ ດ້ວຍວິທີການອື່ນ ແມ່ນໃຫ້ກວດກາຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງເອກະສານເທົ່ານັ້ນ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງ, ເຈົ້າຂອງ ຫຼື ບຸກຄົນທີ່ຮັບຜິດຊອບການຂົນສົ່ງຜ່ານ ຕ້ອງຍື່ນເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕໍ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ ສັດຕະວະແພດປະຈຳດ່ານ ຂາອອກ ເພື່ອກວດກາ ແລະ ຢັ້ງຢືນການຂົນສົ່ງຜ່ານດິນແດນ ສປປ ລາວ ແລະ ໃຫ້ຫົວໜ້າດ່ານສັດຕະວະແພດສັດຂາອອກ ສົ່ງສຳເນົາ ເອກະສານກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງຜ່ານ ແລະ ການຢັ້ງຢືນການຂົນສົ່ງຜ່ານ ຈຳນວນໜຶ່ງສະບັບ ໄປໃຫ້ດ່ານກວດກາດ້ານກັກກັນສັດຂາເຂົ້າ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານກ່ຽວກັບ ການຂົນສົ່ງຜ່ານນັ້ນ.

ໃນກໍລະນີເຈົ້າໜ້າທີ່ ສັດຕະວະແພດປະຈຳດ່ານຂາເຂົ້າ ຫາກບໍ່ໄດ້ຮັບສຳເນົາເອກະສານດັ່ງກ່າວນັ້ນ ພາຍໃນກຳນົດເວລາ ເຈັດວັນ ໃຫ້ ສົ່ງແຈ້ງການເປັນລາຍລັກອັກສອນ ໄປຍັງດ່ານກວດກາດ້ານ ສັດຕະວະແພດຂາອອກ ພ້ອມທັງລາຍງານເປັນລາຍລັກອັກສອນ ຕໍ່ ອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລ້ຽງສັດ ແລະ ກັກກັນສັດຂັ້ນສູນກາງ ໂດຍຜ່ານອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລ້ຽງສັດ ແລະ ການ ສັດຕະວະແພດແຂວງ, ນະຄອນ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງ, ເຈົ້າຂອງ ຫຼື ບຸກຄົນທີ່ຮັບຜິດຊອບການຂົນສົ່ງຜ່ານ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ ແລະ ເງື່ອນໄຂ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃນດຳລັດສະບັບນີ້ ພ້ອມທັງປະຕິບັດຕາມຄຳແນະນຳ ຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ ສັດຕະວະແພດ ແລະ ຂົນສົ່ງຜ່ານຕາມເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃນໃບອະນຸຍາດຂົນສົ່ງຜ່ານຢ່າງເຄັ່ງຄັດ.

ອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລ້ຽງສັດ ແລະ ກັກກັນສັດເປັນຜູ້ກຳນົດລະບຽບການສະເພາະ ສຳລັບການຂົນສົ່ງຜ່ານທາງບົກ, ທາງນ້ຳ ແລະ ທາງອາກາດ.

ສາມາດເບິ່ງຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມໄດ້ທີ່:

<https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=searchMeasures/view&id=368>

<https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=searchMeasures/view&id=366>

2.1.3 ການຂົນສົ່ງອາຫານຜ່ານແດນ

ຫົວຂໍ້: ຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການສົ່ງອອກ-ນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງຜ່ານອາຫານ ເລກທີ 1166/ສທ, ລົງວັນທີ 21 ມິຖຸນາ 2018

ປະເພດ: ຂໍ້ຕົກລົງ

ອອກໂດຍພາກສ່ວນ: ກະຊວງ ສາທາລະນະສຸກ

ພາກສ່ວນຮັບຜິດຊອບ: ກະຊວງ ສາທາລະນະສຸກ

ວັນທີອອກ: 21-06-2018

<https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=site/display&id=1441>

[ຍັງບໍ່ທັນມີສະບັບທີ່ເປັນພາສາ ອັງກິດ]

ຫົວຂໍ້: ຂໍ້ຕົກລົງ ວ່າດ້ວຍ ການຄຸ້ມຄອງການຜະລິດ, ສິ່ງອອກ-ນຳເຂົ້າ ອາຫານທີ່ປອດໄພ ເລກທີ 856/ກຊສ

ປະເພດ: ຂໍ້ຕົກລົງ

ອອກໂດຍພາກສ່ວນ: ກະຊວງ ສາທາລະນະສຸກ

ພາກສ່ວນຮັບຜິດຊອບ: ກະຊວງ ສາທາລະນະສຸກ

ວັນເດືອນປີອອກ: 12-05-2006

<https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=site/display&id=215#20>

ມາດຕາ 20. ການສົ່ງຜ່ານສິນຄ້າ

ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດດ້ານອາຫານທີ່ມີຈຸດປະສົງສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານ ສປປ ລາວ ຕ້ອງໄດ້ແຈ້ງເອກະສານການສົ່ງອອກຂອງປະເທດຕົ້ນທາງ ແລະ ເອກະສານນຳເຂົ້າ ຂອງປະເທດປາຍທາງຕໍ່ອົງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ກວດກາອາຫານ ແລະ ຢາ ແລະ ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຕາມ ລະບຽບການຂອງ ສປປລາວ.

ຫົວຂໍ້: ດຳລັດແນະນຳ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍ ການປ້ອງກັນພືດ ເລກທີ 229/ລບ

ປະເພດ: ດຳລັດ

ອອກໂດຍພາກສ່ວນ: ຫ້ອງວ່າການ ລັດຖະບານ

ພາກສ່ວນຮັບຜິດຊອບ: ກະຊວງ ກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້

ວັນທີອອກ: 31-05-2012

<https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=site/display&id=254#c4>

ໝວດທີ4

ຊຸດສິນຄ້າຜ່ານແດນ

ມາດຕາ 24. ການນຳເຂົ້າຊຸດສິນຄ້າຜ່ານແດນ

ການນຳເຂົ້າຊຸດສິນຄ້າພືດ, ຜະລິດຕະພັນພືດ ຫຼື ວັດຖຸຕ້ອງຄວບຄຸມຜ່ານ ສປປ ລາວ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນ ມາດຕາ 22 ຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປ້ອງກັນພືດນັ້ນ ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດເປັນລາຍລັກອັກສອນ ຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ປ້ອງກັນພືດປະຈຳດ່ານຂອງ ສປປ ລາວ. ເຈົ້າຂອງ ຫຼື ບຸກຄົນທີ່ຮັບຜິດຊອບຊຸດສິນຄ້າດັ່ງກ່າວ ຕ້ອງຍື່ນຄຳຮ້ອງ ແລະ ເສີຍຄ່າບໍລິການ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການສະເພາະ.

ຊຸດສິນຄ້າທີ່ສົ່ງຜ່ານ ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງຂອງສັດຕູພືດ ຫຼື ບໍ່ສອດຄ່ອງ ຕາມລະບຽບການກ່ຽວກັບ ການຄຸ້ມຄອງວຽກງານປ້ອງກັນພືດ ອາດຖືກປະຕິເສດບໍ່ໃຫ້ນຳຜ່ານ ສປປ ລາວ ຫຼື ອາດຖືກປະຕິບັດ ມາດຕະການດ້ານສຸຂານາໄມພືດສຸກເສີນ ເພື່ອປ້ອງກັນການແຜ່ກະຈາຍ ຂອງສັດຕູພືດຕ້ອງຄວບຄຸມ ແລະ ໃຫ້ອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານປ້ອງກັນພືດ ແຈ້ງໃຫ້ປະເທດຕົ້ນທາງ ແລະ ປະເທດປາຍທາງ ຂົນສົ່ງຊາບ ຖ້າຫາກເຫັນວ່າມີຄວາມຈຳເປັນ ໃນກໍລະນີທີ່ນຳໃຊ້ ຫຼື ປະຕິບັດມາດຕະການດັ່ງກ່າວ.

ມາດຕາ 25. ການນຳໃຊ້ມາດຕະການດ້ານສຸຂານາໄມພືດ

ການນຳໃຊ້ມາດຕະການດ້ານສຸຂານາໄມພິດ ໃນເວລາກວດກາພືດຜ່ານແດນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນ ມາດຕາ 22 ຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປ້ອງກັນພືດນັ້ນ ແມ່ນບໍ່ໃຫ້ປະຕິບັດ ຫຼື ນຳໃຊ້ມາດຕະການດັ່ງກ່າວຕໍ່ຊຸດສິນຄ້າ ໃນເວລາສົ່ງຜ່ານ ສປປ ລາວ ໃນແຕ່ລະກໍລະນີດັ່ງນີ້:

1. ການຫຸ້ມຫໍ່ທີ່ຮັບປະກັນຕໍ່ການເກີດຄວາມສ່ຽງ ຕໍ່ການລະບາດຂອງສັດຕູພືດຄວບຄຸມ ທີ່ອາດເກີດຈາກຊຸດສິນຄ້າດັ່ງກ່າວ;
2. ສອດຄ່ອງກັບເງື່ອນໄຂດ້ານສຸຂານາໄມພິດ ຂອງປະເທດປາຍທາງ;
3. ມີໃບຢັ້ງຢືນສຸຂານາໄມພິດຕິດຕາມມານຳ ທີ່ອອກໂດຍປະເທດຕົ້ນທາງ.

ສາມາດເບິ່ງຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມໄດ້ທີ່:

<https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=searchMeasures/view&id=293>

<https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=searchMeasures/view&id=362>

<https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=searchMeasures/view&id=442>

2.1.4 ການຂົນສົ່ງຜ່ານໜາກໄມ້

ຫົວຂໍ້: ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການປ້ອງກັນ ແລະ ການກັກກັນພືດ (ສະບັບປັບປຸງ) ເລກທີ 13/ສພຊ, ລົງວັນທີ 15 ພະຈິກ 2016

ປະເພດ: ກົດໝາຍ

ອອກໂດຍພາກສ່ວນ: ສະພາແຫ່ງຊາດລາວ

ພາກສ່ວນຮັບຜິດຊອບ: ກະຊວງ ກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້

ວັນເດືອນປີອອກ: 15-11-2016

<https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=site/display&id=1167>

ພາກທີ III

ການກັກກັນພືດ

ໝວດທີ 3

ການສົ່ງຜ່ານ

ມາດຕາ 41 (ໃໝ່) ມາດຕະການສຸຂານາໄມພິດ ສຳລັບຊຸດສິນຄ້າສົ່ງຜ່ານ

ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ ເປັນຜູ້ກຳນົດມາດຕະການສຸຂານາໄມພິດ ສຳລັບຊຸດສິນຄ້າສົ່ງຜ່ານ ບົນພື້ນຖານການປະເມີນຄວາມສ່ຽງ.

ອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານປ້ອງກັນ ແລະ ກັກກັນພືດ ສາມາດນຳໃຊ້ມາດຕະການສຸຂານາໄມ ພິດ ສຳລັບຊຸດສິນຄ້າສົ່ງຜ່ານ ດັ່ງນີ້:

1. ປະຕິບັດດ້ານສຸຂານາໄມພິດຕໍ່ຊຸດສິນຄ້າສົ່ງຜ່ານທີ່ເຫັນວ່າມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ ສປປ ລາວ;
2. ປະຕິບັດມາດຕະການສຸກເສີນໃດໜຶ່ງ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 34 ວັກ 2 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້;
3. ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ສົ່ງຜ່ານຊຸດສິນຄ້າ ຍ້ອນບໍ່ມີມາດຕະການໃນການຈັດການຄວາມສ່ຽງ ສັດຕູພືດທີ່ເປັນໄປໄດ້ ຫຼື ບໍ່ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະການສຸຂານາໄມພິດ ສຳລັບການນຳເຂົ້າ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 30 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້.

ມາດຕະການສຸຂານາໄມພິດສຳລັບຊຸດສິນຄ້າສິ່ງຜ່ານ ທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນວັກ 2 ຂອງມາດຕານີ້ ບໍ່ໃຫ້ນຳໃຊ້ໃນກໍລະນີມີການຫຸ້ມຫໍ່ທີ່ ຮັບປະກັນຕໍ່ການເກີດຄວາມສ່ຽງ ໃນການລະບາດຂອງສັດຕູພິດຄວບ ຄຸມ, ໄດ້ປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂດ້ານສຸຂານາໄມພິດ ຂອງປະເທດ ປາຍທາງ ແລະ ມີໃບຢັ້ງຢືນສຸຂານາ ໄມພິດ ທີ່ປະເທດຕົ້ນທາງອອກໃຫ້ຕິດຕາມໄປນຳ.

ມາດຕາ 42 (ປັບປຸງ) ການຂໍອະນຸຍາດສິ່ງຜ່ານ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີຈຸດປະສົງສິ່ງຊຸດສິນຄ້າຜ່ານ ສປປ ລາວ ໃຫ້ຍື່ນຄຳຮ້ອງ ຕາມແບບຟິມທີ່ກຳນົດໃຫ້ ຕໍ່ດ່ານກັກ ກັນພິດ.

ເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພິດປະຈຳດ່ານ ຕ້ອງກວດກາໃບຢັ້ງຢືນສຸຂານາໄມພິດ, ພາຫະນະ ແລະ ຊຸດ ສິນຄ້າ ເພື່ອຢັ້ງຢືນຄວາມຖືກຕ້ອງ ແລະ ຄວາມປອດໄພ.

ຖ້າເຫັນວ່າຊຸດສິນຄ້າສິ່ງຜ່ານ ຫາກສອດຄ່ອງກັບມາດຕະການສຸຂານາໄມພິດ ຂອງ ສປປ ລາວ ຕ້ອງອະນຸຍາດໃຫ້ສິ່ງຜ່ານໃນທັນໃດ. ໃນກໍລະນີບໍ່ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະການສຸຂານາໄມພິດ ກໍ່ໃຫ້ປະຕິ ເສດການສິ່ງຜ່ານ ພ້ອມທັງແຈ້ງເຫດຜົນເປັນລາຍລັກອັກສອນໃຫ້ຜູ້ ສິ່ງຜ່ານ.

ໃນກໍລະນີ ມີປາກົດການຜິດປົກກະຕິ ຫຼື ມີແຫຼ່ງຂ່າວ ຂໍ້ມູນຈາກພື້ນທີ່ ບ່ອນມີການລະບາດຂອງ ສັດຕູພິດ ຕ້ອງກວດກາຕົວຈິງຕາມ ຫຼັກວິຊາການ, ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ. ເມື່ອພົບເຫັນສັດຕູພິດ ຄວບຄຸມ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນ ມາດຕາ 34 ວັກ 2 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 43 (ປັບປຸງ) ການໄຂວັດສະດຸຫຸ້ມຫໍ່ ແລະ ການຄ່ຽນຖ່າຍ

ໃນໄລຍະການສິ່ງຜ່ານ ຖ້າຫາກມີການໄຂວັດສະດຸຫຸ້ມຫໍ່ ຫຼື ການຄ່ຽນຖ່າຍຊຸດສິນຄ້າ ຈາກພາ ຫະນະໜຶ່ງສູ່ພາຫະນະອື່ນ ຕ້ອງໄດ້ຮັບ ອະນຸຍາດຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພິດປະຈຳດ່ານ ຫຼື ອົງການຄຸ້ມ ຄອງວຽກງານປ້ອງກັນ ແລະ ກັກກັນພິດ.

ພາກທີ VIII

ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ກວດກາວຽກງານປ້ອງກັນ ກັກກັນພິດ

ໝວດທີ 1

ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ກວດກາວຽກງານປ້ອງກັນ ກັກກັນພິດ

ມາດຕາ 72 (ປັບປຸງ) ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງດ່ານກັກກັນພິດ

ໃນການຄຸ້ມຄອງວຽກງານປ້ອງກັນ ແລະ ກັກກັນພິດ ດ່ານກັກກັນພິດ ມີສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຕາມ ຂອບເຂດຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ ດັ່ງນີ້:

1. ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ນະໂຍບາຍ, ແຜນຍຸດທະສາດ, ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວ ກັບການປ້ອງກັນ ແລະ ກັກກັນພິດ;
2. ສະກັດກັ້ນການລະເມີດກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບການປ້ອງກັນ ແລະ ກັກ ກັນພິດ, ເກັບກຳຂໍ້ມູນເບື້ອງຕົ້ນກ່ຽວກັບ ການກະທຳຜິດ ແລະ ລາຍງານ ໃຫ້ການຈັດຕັ້ງ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອແກ້ໄຂຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ;
3. ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ການນຳເຂົ້າ, ສິ່ງອອກ, ສິ່ງອອກຕໍ່ ແລະ ສິ່ງຜ່ານ ພິດ, ຜະລິດຕະພັນພິດ ຫຼື ວັດຖຸຕ້ອງຄວບຄຸມ ຢ່າງ ວ່ອງໄວ, ໂປ່ງໃສ ແລະ ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະ ບຽບການ;

4. ກັກ, ແຍກປ່ຽວ, ສິ່ງຕົວຢ່າງໄປວິໄຈ, ບຳບັດ, ປະຕິເສດການນຳເຂົ້າ, ສົ່ງກັບຄືນ, ທຳ ລາຍ ຫຼື ນຳໃຊ້ມາດຕະການອື່ນ ຕໍ່ພືດ, ຜະລິດຕະພັນພືດ ຫຼື ວັດຖຸຕ້ອງຄວບຄຸມ ທີ່ມີສັດຕູພືດຄວບຄຸມ;
5. ກວດກາ, ທົດສອບ ແລະ ວິໄຈ ພືດ, ຜະລິດຕະພັນພືດ ຫຼື ວັດຖຸຕ້ອງຄວບຄຸມ ຕາມ ເງື່ອນໄຂນຳເຂົ້າ, ມາດຕະການສຸຂານາໄມພືດ ສຳລັບການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງຜ່ານ;
6. ພິຈາລະນາ ອອກໃບຢັ້ງຢືນການສົ່ງອອກ, ສົ່ງອອກຕໍ່, ສົ່ງຜ່ານ ແລະ ເອກະສານອື່ນ ຕາມການມອບໝາຍ ຂອງກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້;
7. ເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການວິຊາການ ຕາມລະບຽບການ;
8. ປະສານສົມທົບກັບ ພາກສ່ວນອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນຂັ້ນຂອງຕົນ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ວຽກງານປ້ອງກັນ ແລະ ກັກກັນພືດ;
9. ສະຫຼຸບ ແລະ ລາຍງານ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານປ້ອງກັນ ແລະ ກັກກັນພືດ ໃຫ້ ອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານປ້ອງກັນ ແລະ ກັກກັນພືດ ຂັ້ນເທິງ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;
10. ນຳໃຊ້ສິດ ແລະ ປະຕິບັດໜ້າທີ່ອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

2.2 ການສົ່ງອອກ

2.2.1 ສົ່ງອອກມັນຕົ້ນໄປ ຣາຊະອານາຈັກໄທ

ຫົວຂໍ້: ແຈ້ງການແນະນຳ ຂອງກົມປູກຝັງ, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ ກ່ຽວກັບ ຂໍ້ກຳນົດເງື່ອນໄຂ ດ້ານສຸຂານາໄມພືດ ຂອງ ປະເທດໄທ ສຳລັບ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງຜ່ານ ບາງພືດທີ່ສຳຄັນ ຈາກ ສປປ ລາວ

ປະເພດ: ແຈ້ງການ

ອອກໂດຍພາກສ່ວນ: ກະຊວງ ກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້

ພາກສ່ວນຮັບຜິດຊອບ: ກະຊວງ ກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້

ວັນທີອອກ: 12-08-2013

<https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=site/display&id=476>

ອີງຕາມ **ພະລາຊະບັນຍັດກັກພືດ ປັບປຸງ (ສະບັບທີ 3) ປີ ພສ 2551.**

ພືດທີ່ຈະສົ່ງອອກຈາກ ສປປ ລາວ ໄປ ປະເທດໄທ ແລະ ສົ່ງຜ່ານປະເທດໄທໄປຍັງປະເທດທີ ສາມ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດກາ ແລະ ຢັ້ງຢືນ ຈາກພະນັກງານເຈົ້າໜ້າທີ່ປ້ອງກັນພືດທີ່ໄດ້ຮັບສິດຕາມຄຳສັ່ງເລກທີ 153/ກປ ລົງວັນທີ 31/05/2013 ແລະ ປະຕິບັດຕາມ ຂັ້ນຕອນໃນຄຳສັ່ງຂອງລັດຖະມົນຕີເລກທີ 0837/ກປ, ລົງວັນທີ 03/04/2013 ແລະ ບົດແນະນຳຂອງກົມປູກຝັງ ສະບັບ ເລກທີ 1077/ກປຝ, ລົງວັນທີ 30/09/2010, ໂດຍປະຕິບັດຕາມຂໍ້ກຳນົດດ້ານສຸຂານາໄມພືດນຳເຂົ້າຂອງປະເທດໄທ ຕາມແຕ່ລະໝວດການ ຄວບຄຸມ ແລະ ຊະນິດພືດ ດັ່ງຕາຕະລາງ ລຸ່ມນີ້:

ສ່ວນໃດໜຶ່ງຂອງມັນຕົ້ນ

ການສົ່ງ ສົ່ງຕ້ອງຫ້າມຜ່ານປະເທດໄທໄປຍັງປະເທດທີສາມ ຫຼື ການສົ່ງຜ່ານ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂຂໍ້ກຳນົດດ້ານສຸຂານາໄມ ພືດດັ່ງນີ້:

- ຕ້ອງຜ່ານການປະເມີນຄວາມສ່ຽງສັດຕູພຶດສຳເລັດແລ້ວຈາກກົມວິຊາການກະເສດປະເທດໄທ.
- ຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດນຳຜ່ານສິ່ງຕ້ອງຫ້າມ ແລະ ຕ້ອງຕິດບັດກຳກັດເທິງຫີບຫໍ່ບັນຈຸສິ່ງຕ້ອງຫ້າມທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍກົມວິຊາການກະເສດ ປະເທດໄທ.
- ການນຳຜ່ານສິ່ງຕ້ອງຫ້າມບໍ່ວ່າຈະເປັນ ພືດ, ພາຫະ ຫຼື ສັດຕູພຶດຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ຄົບຖ້ວນຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ອະທິບໍດີກົມວິຊາການກະເສດປະເທດໄທ ກຳນົດໄວ້.
- ຕ້ອງມີໃບຢັ້ງຢືນສຸຂານາໄມພຶດອອກໃຫ້ໂດຍ ອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານປ້ອງກັນພຶດ ສປປ ລາວ.
- ຕ້ອງສົ່ງຜ່ານດ່ານກວດພຶດຕາມທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດເທົ່ານັ້ນ.

ມັນຕົ້ນເສັ້ນ, ມັນຕົ້ນບົດ [ສິ່ງຕ້ອງຫ້າມທີ່ຜ່ານການວິໄຈຄວາມສ່ຽງສັດຕູພຶດ]

- ຕ້ອງໄດ້ຮັບໃບອະນຸຍາດນຳເຂົ້າອອກໃຫ້ໂດຍກົມວິຊາການກະເສດປະເທດໄທ ແລະ ປະຕິບັດຕາມ ຫຼັກການ, ວິທີການ ແລະ ເງື່ອນໄຂ ທີ່ອະທິບໍດີກົມວິຊາການກະເສດ ແຫ່ງປະເທດໄທ ກຳນົດໄວ້.
- ຕ້ອງມີໃບຢັ້ງຢືນສຸຂານາໄມພຶດ ຈາກອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານປ້ອງກັນພຶດ ສປປ ລາວ ໂດຍປະກອບຂໍ້ມູນຕາມເງື່ອນໄຂການອະນຸຍາດນຳເຂົ້າສິ່ງຕ້ອງຫ້າມເພື່ອການຄ້າສະເພາະຊຸດສິນຄ້າ.
- ຕ້ອງນຳເຂົ້າຜ່ານດ່ານກັກກັນພຶດເທົ່ານັ້ນ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ III ກົດໝາຍ ແລະ ຂໍ້ຕົກລົງແຫ່ງ ຣາຊະອານາຈັກໄທ ແລະ ສສ ຫວຽດນາມ ທີ່ກ່ຽວກັບການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າໃນຄັ້ງນີ້

3.1 ຣາຊະອານາຈັກໄທ

3.1.1 ແຈ້ງການກົມພາສີ ຣາຊະອານາຈັກໄທ ວັນທີ 14 ພຶດສະພາ, 2017

ກົດໝາຍພາສີໄທ ສະບັບນີ້ບໍ່ໄດ້ລະບຸຢ່າງຊັດເຈນກ່ຽວກັບ ສິນຄ້າຜ່ານແດນທີ່ຖືກຍົກເວັ້ນພາສີ. ພຽງແຕ່ລະບຸວ່າ ທຸກໆການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກແມ່ນຕ້ອງໄດ້ເສຍພາສີ, ແລະ ການຜ່ານແດນທີ່ຕ້ອງການປ່ຽນມາເປັນການນຳເຂົ້າແທນ ຕ້ອງໄດ້ເສຍພາສີ. ກົດໝາຍສະບັບດັ່ງກ່າວນີ້ ລະບຸບົດບັນຍັດກ່ຽວກັບການຄ້າຜ່ານແດນພຽງເລັກໜ້ອຍເທົ່ານັ້ນ, ເຊັ່ນວ່າ:

ມາດຕາ 4:

“ສິນຄ້າຜ່ານແດນ” ໝາຍເຖິງ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານ ຣາຊະອານາຈັກ ຈາກດ່ານພາສີຂາເຂົ້າ ຫາ ດ່ານພາສີຂາອອກພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງຂອງໜ່ວຍງານພາສີ ຈາກຈຸດເລີ່ມຕົ້ນ ແລະ ຈຸດສິ້ນສຸດຂອງການຂົນສົ່ງອອກນອກ ຣາຊະອານາຈັກ ທີ່ມີການປ່ຽນ ຫຼື ບໍ່ປ່ຽນພາຫະນະ, ສາຍເກັບຮັກສາ, ຈັດແບ່ງປະເພດສິນຄ້າ ໃນການຂົນສົ່ງ ຫຼື ປ່ຽນຮູບແບບການຂົນສົ່ງ. ຈະບໍ່ມີການສ່ວຍໃຊ້ປະໂຫຍດທາງການຄ້າຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນໃນດິນແດນ ຣາຊະອານາຈັກ;

“ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ” ໝາຍເຖິງ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກຈຸດນຳເຂົ້າ ໄປຍັງ ຈຸດສົ່ງອອກ ພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງຂອງໜ່ວຍງານພາສີຈາກຈຸດເລີ່ມຕົ້ນ ແລະ ຈຸດສິ້ນສຸດຂອງການຂົນສົ່ງອອກນອກ ຣາຊະອານາຈັກໄທ;

ມາດຕາ 99 ຜູ້ທີ່ດຳເນີນການທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃນການນຳເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ ຫຼື ຜ່ານແດນ ຫຼື ເປັນຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ແມ່ນປະຕິບັດຕາມມາດຕະການທີ່ຖືກຕ້ອງກັບສິນຄ້າທີ່ທຳການນຳເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ ຫຼື ຂົນສົ່ງ ລວມທັງມາດຕະການ, ກົດລະບຽບ ແລະ ລະບຽບການອື່ນໆທີ່ລະບຸໄວ້ໃນກົດໝາຍສະບັບນີ້ ທີ່ກຳນົດໂດຍ ຫົວໜ້າກົມພາສີ.

ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຕາມທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງນີ້ ແມ່ນຖືວ່າເປັນບຸກຄົນທີ່ສາມາດດຳເນີນການນຳເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ ແລະ ສົ່ງຜ່ານ ຫຼື ຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄດ້.

ພາກທີ 4 ຜ່ານແດນ, ຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້າຕົກຄ້າງ

ຂໍ້ 1 ຜ່ານແດນ ແລະ ຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ

ມາດຕາ 102 ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຫຼື ຜ່ານແດນອອກນອກ ຣາຊະອານາຈັກ ຕ້ອງແຈ້ງເອກະສານ ແລະ ປະຕິບັດຕາມລະບຽບ, ຂັ້ນຕອນ ແລະ ເງື່ອນໄຂ ທີ່ກຳນົດໂດຍ ອະທິການບໍດີ.

ສິນຄ້າທີ່ລະບຸໄວ້ຂ້າງເທິງນີ້ ແມ່ນຖືກຍົກເວັ້ນການເສຍພາສີ ແລະ ລວມທັງສິນຄ້າທີ່ນຳອອກຈາກ ຣາຊະອານາຈັກ ພາຍໃນ 30 ວັນ ນັບແຕ່ວັນທີ່ເຂົ້າມາ.

ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນທີ່ຈຸດຊາຍແດນ ຈະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ເມື່ອທີ່ມີການຕົກລົງສາກົນ.

ມາດຕາ 103 ໃນກໍລະນີທີ່ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ນຳສິນຄ້າອອກນອກຣາຊະອານາຈັກ ເກີນໄລຍະທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນ ມາດຕາ 102 ໃນວັກທີ່ສອງ; ຫຼື ຮ້ອງຂໍໃຫ້ມີການປ່ຽນແປງວິທີການພາສີໃນການນຳເຂົ້າ ພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂທີ່ລະບຸໄວ້ໃນກົດໝາຍສະບັບນີ້ ແຕ່ບໍ່ໄດ້ມີການເສຍພາສີ ຫຼື ບໍ່ໄດ້ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍອື່ນໆທີ່ຕິດພັນກັບໜ່ວຍງານພາສີ ຕາມວັນເວລາທີ່ກຳນົດໄວ້, ສິນຄ້າດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຈະກາຍເປັນຊັບສິນຂອງລັດ.

ມາດຕາ 104 ໃນກໍລະນີ ທີ່ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ທີ່ລະບຸໄວ້ຂ້າງລຸ່ມນີ້ ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີຈະມີອຳນາດໃນການກວດກາສິນຄ້າດັ່ງກ່າວໄດ້.

- (1) ຜະລິດຕະພັນທີ່ຖືກນຳໃຊ້ໃນອາດຊະຍາກຳ ຫຼື ມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງກັບການກໍ່ການຮ້າຍອື່ນໆ;
- (2) ປະເພດສິນຄ້າ, ການຂົນສົ່ງ ຫຼື ປ່ຽນຖ່າຍ ສິນຄ້າດັ່ງກ່າວຈະມີຜົນກະທົບຕໍ່ກັບຄວາມໝັ້ນຄົງສາກົນ, ຄວາມສະຫງົບ ແລະ ຄວາມປອດໄພ;
- (3) ສິນຄ້າທີ່ແຈ້ງແຫຼ່ງກຳເນີດຜິດ;
- (4) ສິນຄ້າທີ່ຜ່າຜົນກົດໝາຍພົວພັນກັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.

ການກວດກາທີ່ລະບຸໃນວັນທີໜຶ່ງແມ່ນປະຕິບັດຕາມລະບຽບ, ຂັ້ນຕອນ ແລະ ເງື່ອນໄຂທີ່ກຳນົດໂດຍ ຫົວໜ້າກົມ.

ມາດຕາ 105 ໃນກໍລະນີທີ່ມີສິ່ງຢັ້ງຢືນວ່າສິນຄ້າທີ່ເປັນໄປຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນ ມາດຕາ 104, ສິນຄ້າດັ່ງກ່າວຈະຖືກປັບໄໝ, ບໍ່ວ່າຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໄດ້ຮັບຜິດຫຼື ບໍ່ ຕາມການຈັດສິນ. ຫົວໜ້າກົມພາສີອາດຈະສັ່ງໃຫ້ມີການທຳລາຍສິນຄ້າດັ່ງກ່າວດ້ວຍວິທີຮັກສາຄວາມປອດໄພໃຫ້ກັບຄົນ, ສັດ, ພືດ, ຊັບສິນ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ຫຼື ອາດຈະສັ່ງໃຫ້ມີການສົ່ງກັບຄືນ ຫຼື ປະຕິບັດຕາມມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມ ຕໍ່ກັບການຫ້າມນຳໃຊ້ສິນຄ້າ ຫຼື ເຮັດໃຫ້ສິນຄ້າດັ່ງກ່າວຖືກຕາມກົດໝາຍ ໂດຍການເສຍສ່ວຍຈາກຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 106 ຂໍ້ຫ້າມ ແລະ ຂໍ້ຈຳກັດຂອງການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບກົດໝາຍທີ່ໃຊ້ກັບ ສິນຄ້າທີ່ທຳການຜ່ານແດນອີງຕາມສິນທຳ, ນະໂຍບາຍ, ຄວາມປອດໄພ, ປົກປັກຮັກສາຊີວິດຂອງຄົນ, ສັດ ຫຼື ພືດ ແລະ ຮັກສາຊັບສິນຂອງຊາດທີ່ມີມູນຄ່າທາງສິນລະປະ

, ປະຫວັດສາດ ແລະ ສະຖາປັດຕະຍາກຳ ຫຼື ປົກປ້ອງຊັບສິນທາງອຸດສາຫະກຳ, ການຄ້າ, ລວມທັງປະຕິບັດໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຂໍ້ຕົກລົງ ສາກົນ ທີ່ ຣາຊະອານາຈັກໄທ ໄດ້ເຂົ້າເປັນພາຄີ.

ຂໍ້ 2 ຂອບການຄຸ້ມຄອງທົ່ວໄປ

ມາດຕາ 178: “ຂອບການຄຸ້ມຄອງທົ່ວໄປ” ໝາຍເຖິງ ພື້ນທີ່ທີ່ຖືກກຳນົດໃຫ້ຢູ່ພາຍໃຕ້ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.

“ສັນຍາ” ໝາຍເຖິງສັນຍາລະຫວ່າງ ລັດຖະບານໄທ ແລະ ລັດຖະບານປະເທດອື່ນໆ ທີ່ຜົວຝັນກັບ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກຂົນສົ່ງ ຜ່ານແດນ.

ຄ່າທຳນຽມພາສີໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນຕາມມາດຕາ 102 ແມ່ນ
2,000 ບາດ/ພາຫະນະ

3.1.2 ແຈ້ງການຈາກ ກົມປຸກຝັງ ໄທ ສຳລັບການຂົນສົ່ງສະເພາະສິນຄ້າຜ່ານແດນ

ປະກອບມີ ແຈ້ງການກ່ຽວກັບມັນຕົ້ນ ຣາຊະອານາຈັກກຳປູເຈຍ (2013) ໝາກກ້ວຍ ສປປລາວ (2013) ແລະ ຢາສູບ (2012). ລະບຸໄວ້ວ່າ:

- ຂະແໜງຮັບຜິດຊອບ:
 - ສຳລັບ ຣາຊະອານາຈັກໄທ ແມ່ນ ກົມປຸກຝັງ
 - ສຳລັບ ສປປ ລາວ ແມ່ນ ກະຊວງ ກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້, ກົມປຸກຝັງ
- ຂໍອະນຸຍາດຜ່ານແດນ: ຄວນໄດ້ຮັບໃບອະນຸຍາດຜ່ານແດນຈາກ ກົມປຸກຝັງ (ຣາຊະອານາຈັກໄທ)
- ວິທີການຂົນສົ່ງ: ການຂົນສົ່ງທາງບົກ (ລົດບັນທຸກ)
- ເງື່ອນໄຂໃນການນຳເຂົ້າ:
 - ການຫຸ້ມຫໍ່ຄວນສະອາດ ແລະ ໃໝ່
 - ສິນຄ້າຄວນບັນຈຸໃສ່ຕູ້ບັນທຸກທີ່ເໝາະສົມ
 - ຄວນຕິດສະຫຼາກໃຫ້ຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າ
 - ຄວນມີໃບຢັ້ງຢືນສຸຂາພິບານ ແລະ ສຸຂານະໄມຜິດ ຈາກກົມປຸກຝັງ ກະຊວງ ກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ ທຸກໆຄັ້ງທີ່ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ

ນອກນັ້ນ, ແຈ້ງການດັ່ງກ່າວຍັງໄດ້ລະບຸຂໍ້ມູນຕື່ມອີກວ່າ ການຂົນສົ່ງອ້ອຍ ຂອງ ຣາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ (2010) ຕ້ອງປະຕິບັດໄດ້ ນີ້:

5. ເງື່ອນໄຂທາງສຸຂານາໄມຜິດສຳລັບການນຳເຂົ້າ

5.1 ແນວຝັນອ້ອຍຕ້ອງບໍ່ມີຮາກ ແລະ ໃບ.

5.2 ແນວຝັນອ້ອຍຕ້ອງແບ່ງເປັນຊັ້ນສ່ວນ ຄວາມຍາວຫ້າມກາຍ 50 cm.

5.3 ຕຸ້ຍັນຈຸແນວຜັນອ້ອຍຕ້ອງສະອາດ, ທົນທານ ແລະ ບັນຈຸໃຫ້ເຕັມ. ແຕກຫັກໄດ້ຍາກ ແລະ ຕ້ອງຮັບປະກັນວ່າແນວຜັນອ້ອຍຈະບໍ່ມີການເນົ່າເປື້ອຍໃນລະຫວ່າງການຂົນສົ່ງຜ່ານ ດິນແດນ ຣາຊະອານາຈັກໄທ. ຕຸ້ຍັນຈຸສິນຄ້າຕ້ອງບໍ່ປົນເປື້ອນດິນຊາຍ ແລະ ແນວຜັນອື່ນໆເຊັ່ນວ່າ: ໃບ, ລຳຕົ້ນ, ຊາກຜິດ ຫຼື ພາຊະນະທີ່ບັນຈຸສັດຕູຜິດ. ໃນກໍລະນີ ສະຖານທີ່ທີ່ໃຊ້ໃນການຂົນແນວຜັນ, ຕ້ອງເປັນສະຖານທີ່ສະອາດ, ບໍ່ມີການປົນເປື້ອນດິນຊາຍ ແລະ ແນວຜັນອື່ນໆ. ນອກນັ້ນ, ແນວຜັນອ້ອຍຕ້ອງປົກຄຸມດ້ວຍຜ້າຫຸ້ມຢ່າງດີ ເພື່ອປົກປ້ອງການເນົ່າເປື້ອຍໃນລະຫວ່າງການຂົນສົ່ງຜ່ານດິນແດນຂອງ ຣາຊະອານາຈັກໄທ.

5.4 ຕຸ້ຍັນທຸກແນວຜັນອ້ອຍຕ້ອງໄດ້ມີການຕິດປ້າຍ.

6. ໃບຢັ້ງຢືນ ສຸຂານະໄມຟິດ

ໃບຢັ້ງຢືນ ສຸຂານະໄມຟິດ ແມ່ນໄດ້ຕິດຄັດກັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ສຳລັບ ແນວຜັນອ້ອຍ ຈາກຣາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ ຜ່ານແດນ ຣາຊະອານາຈັກໄທ ໄປຍັງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ. ສຳເນົາຕົ້ນສະບັບ ສຳລັບທຸກໆຊຸດສິນຄ້າທີ່ໄປ ຣາຊະອາຈາຈັກໄທ.

3.1.3 2016 ກະຊວງການຄ້າໄທ 2016 “ແຈ້ງການຂອງກະຊວງການຄ້າວ່າດ້ວຍ ສິນຄ້າເກືອດຫ້າມນຳເຂົ້າຜ່ານແດນ ໃນ ຣາຊະອານາຈັກໄທ ພ.ສ. 2559 (2016).”

ສິນຄ້າເກືອດຫ້າມໃນການຜ່ານແດນ ມີ ທັງໝົດ 8 ລາຍການ:

- ສິນຄ້າແປກປອມ ຫຼື ລຽນແບບເຄື່ອງໝາຍສິນຄ້າຂອງຜູ້ອື່ນ.
- ເທັບບັນທຶກສຽງ, ຊີດີ, ເທັບບັນທຶກ ວິດີໂອ, ໂປຼແກມ ຄອມພິວເຕີ, ປຶ້ມ ຫຼື ສິນຄ້າອື່ນໆທີ່ ລຽນແບບລິຂະສິດຜູ້ອື່ນ (ໂດຍການແຍກປະເພດສິນຄ້າ)
- ຢາສຸບເປັນແຜງ ແລະ ຢາສຸບໄຟຟ້າທຸກຊະນິດ
- ຕູ້ເກມ ຫຼື ອຸປະກອນເສີມ ລວມທັງ ຊິ້ນສ່ວນຕ່າງສຳລັບຕູ້ເກມ
- ຊ້າງ
- ຮູບປັ້ນ ຫຼື ພະມຸດທະຮູບຕ່າງໆ
- ວັດຖຸບຸຮານຈາກປະເທດອື່ນ

ສານກາເຟອິນ

3.1.4 ປີ 2008 “ແຈ້ງການຂອງກົມປຸງຝັງວ່າດ້ວຍ: ຕື່ອນໄຂ, ຂັ້ນຕອນ ແລະ ລະບຽບການສຳລັບການນຳເຂົ້າຜ່ານແດນສິນຄ້າທີ່ເກືອດຫ້າມ, ຈຳກັດ ແລະ ບໍ່ເກືອດຫ້າມ ພ.ສ. 2551”

ອີງຕາມກົດໝາຍກັກກັນຜິດ ຄ.ສ.2007, ປັບປຸງຈາກກົດໝາຍກັກກັນຜິດ (ສະບັບທີ. 2) ພ.ສ. 2542 ແລະ ກົດໝາຍກັກກັນຜິດ (ສະບັບທີ. 3) ພ.ສ. 2551

ຂໍ້ 4 ຜ່ານແດນສິນຄ້າເກືອດຫ້າມ

ມາດຕາ 14 ຜູ້ທີ່ດຳເນີນການຜ່ານແດນສິນຄ້າເກືອດຫ້າມ ຕ້ອງຢືນຄຳຮ້ອງຂໍອະນຸຍາດສົ່ງຜ່ານສິນຄ້າດັ່ງກ່າວໃຫ້ກັບ ຫົວໜ້າຫ້ອງການກະສິກຳ ຫຼື ໜ່ວຍງານກັກກັນຜິດ ຫຼື ສິ່ງ ອີເມວຫາຫ້ອງການກະສິກຳ, ກົມປຸກຝັງ.

ມາດຕາ 15 ການຜ່ານແດນສິນຄ້າເກືອດຫ້າມຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບດັ່ງນີ້:

- (1) ສິນຄ້າທີ່ມີການກວດກາຄວາມສຽງສັດຕູພຶດ ທີ່ສອດຄ່ອງກັບເງື່ອນໄຂ, ຂັ້ນຕອນ ແລະ ລະບຽບການທີ່ວາງອອກໂດຍ ຫົວໜ້າ ຫ້ອງການກະສິກໍາ.
- (2) ສິນຄ້າຕ້ອງຜ່ານດ່ານກັກກັນພຶດ ແລະ ຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດໃນການຜ່ານແດນສິນຄ້າເກືອດຫ້າມ ພ້ອມທັງໃບຢັ້ງຢືນ ສຸຂານະໄມ ພຶດ.
- (3) ຕູ້ບັນຈຸສິນຄ້າເກືອດຫ້າມຕ້ອງມີການຕິດປ້າຍ.
- (4) ການຜ່ານແດນສິນຄ້າເກືອດຫ້າມ ບໍ່ວ່າຈະເປັນພຶດ, ພາຊະນະບັນຈຸ ຫຼື ສິນຕູພຶດ ຕ້ອງປະຕິບັດໄດ້ສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການທີ່ກຳ ນົດໄວ້ໂດຍ ຫົວໜ້າຫ້ອງການກະສິກໍາ.
- (5) ເມື່ອຊຸດສິນຄ້າຜ່ານແດນມາຮອດດ່ານຂາເຂົ້າຂອງໜ່ວຍງານກັກກັນພຶດ, ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ຫຼື ຕົວແທນ ຕ້ອງມີການແຈ້ງຊຸດ ສິນຄ້າຜ່ານແດນໃຫ້ແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພຶດທີ່ດ່ານດັ່ງກ່າວ. ພາຍຫຼັງທີ່ສໍາເລັດການຢືນຢັນແລ້ວ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພຶດຈະອອກໃບ ຢັ້ງຢືນການນໍາເຂົ້າໃຫ້ ສະນັ້ນ ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນສາມາດ ສະແດງເອກະສານດັ່ງກ່າວໃຫ້ກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພຶດທີ່ດ່ານ ຂາອອກໄດ້ ເພື່ອທໍາການສົ່ງຜ່ານຊຸດສິນຄ້າອອກນອກ ຣາຊະອານາຈັກໄທ.

ມາດຕາ 16 ໃບອະນຸຍາດໃນການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າເກືອດຫ້າມສໍາລັບການຄົ້ນຄວ້າ, ການຄ້າ ແລະ ຈຸດປະສົງອື່ນໆ. ໃບອະນຸຍາດດັ່ງກ່າວ ສາມາດນໍາໃຊ້ໄດ້ສະເພາະພຶດຊະນິດດຽວເທົ່ານັ້ນ ຈາກ ໜຶ່ງແຫຼ່ງກໍາເນີດ.

ຂໍ້ 5 ການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າທີ່ຈໍາກັດ ແລະ ບໍ່ເກືອດຫ້າມ.

ມາດຕາ 17 ການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າທີ່ຈໍາກັດ ແລະ ບໍ່ເກືອດຫ້າມຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບດັ່ງນີ້:

- (1) ຊຸດສິນຄ້າທີ່ຈໍາກັດການນໍາເຂົ້າ ຫຼື ຜ່ານແດນ ຕ້ອງຜ່ານດ່ານກັກກັນພຶດ ແລະ ປະກອບໃບຢັ້ງຢືນ ສຸຂານະໄມພຶດ ອອກໃຫ້ໂດຍໜ່ ວຍງານກ່ຽວຂ້ອງຈາກປະເທດສົ່ງອອກ. ໃບຢັ້ງຢືນ ສຸຂານະໄມພຶດດັ່ງກ່າວຕ້ອງຊື້ແຈ້ງການປອດສັດຕູພຶດ, ບໍ່ມີການລະບາດ/ຂ້າເຊື້ອ ຫຼື ອັດຕາສ່ວນທົນຕໍ່ສັດຕູພຶດ ເພື່ອປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໂດຍ ຫົວໜ້າຫ້ອງການ.
 - (2) ເມື່ອຊຸດສິນຄ້າມາຮອດດ່ານກັກກັນພຶດ, ຜູ້ນໍາເຂົ້າຕ້ອງສະແດງເອກະສານໃຫ້ແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພຶດ ບໍ່ວ່າຜູ້ດໍາເນີນການຈະເຮັດ ການຂົນສົ່ງດ້ວຍຕົນເອງ ຫຼື ບຸກຄົນອື່ນ. ໃນກໍລະນີທີ່ ຜູ້ນໍາເຂົ້າຕ້ອງການດໍາເນີນສົ່ງອອກຊຸດສິນຄ້າທີ່ຈໍາກັດນັ້ນໄປປະເທດອື່ນ, ຜູ້ດໍາ ເນີນການຕ້ອງແຈ້ງເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພຶດ ກ່ຽວກັບການສົ່ງອອກຂອງຊຸດສິນຄ້າດັ່ງກ່າວ.
 - (3) ພາຍຫຼັງເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພຶດໄດ້ຮັບແຈ້ງຕາມ (1) ແລະ (2), ເຈົ້າໜ້າທີ່ຢູ່ດ່ານຂາເຂົ້າ ຈະຢັ້ງຢືນເອກະສານທັງໝົດຂອງສິນຄ້າທີ່ ຈໍາກັດດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບເງື່ອນໄຂທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້.
 - (4) ພາຍຫຼັງເຈົ້າໜ້າທີ່ສໍາເລັດການຢັ້ງຢືນເອກະສານທັງໝົດແລ້ວ (3), ຊຸດສິນຄ້າທີ່ຈໍາກັດນັ້ນ ຈະສາມາດຜ່ານການນໍາເຂົ້າໄດ້.
 - (5) ໃນຂະນະທີ່ ເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພຶດກວດພົບສັດຕູພຶດສໍາລັບການນໍາເຂົ້າ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ມີສິດໃນການຍຶດ ສິນຄ້າດັ່ງກ່າວໄວ້ທີ່ຈຸດຂາ ເຂົ້າຂອງໜ່ວຍງານກັກກັນພຶດ ຫຼື ຈຸດທີ່ກຳນົດໃຫ້ໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່.
- ຖ້າສັດຕູພຶດຖືກກວດພົບ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພຶດ ຈະສົ່ງໃຫ້ເຈົ້າຂອງຊຸດສິນຄ້າທໍາການຂ້າເຊື້ອ. ໃນກໍລະນີ ທີ່ບໍ່ມີສະຖານທີ່ໃນການຂ້າ ເຊື້ອ, ຊຸດສິນຄ້າດັ່ງກ່າວຕ້ອງຖືກທໍາລາຍ ຫຼື ສົ່ງອອກຈາກ ຣາຊະອານາຈັກ.

ມາດຕາ 18 ການສົ່ງຜ່ານສິນຄ້າທີ່ຈໍາກັດ:

ເມື່ອຊຸດສິນຄ້າຜ່ານແດນມາຮອດດ່ານກັກກັນພຶດຂາເຂົ້າທໍາອິດ, ເຈົ້າຂອງ ຫຼື ຕົວແທນທີ່ໄດ້ສິດໃນການດໍາເນີນງານ ຕ້ອງແຈ້ງຊຸດສິນ ຄ້າຜ່ານແດນໃຫ້ແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພຶດທີ່ດ່ານດັ່ງກ່າວ. ພາຍຫຼັງທີ່ສໍາເລັດການຢືນຢັນແລ້ວ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນພຶດຈະອອກໃບຢັ້ງ

ຍືນການນຳເຂົ້າໃຫ້. ສະນັ້ນ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນສາມາດ ສະແດງເອກະສານດັ່ງກ່າວໃຫ້ກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນຜິດທີ່ດ່ານຂາອອກໄດ້ ເພື່ອທຳການສົ່ງຜ່ານຊຸດສິນຄ້າອອກນອກ ຣາຊະອານາຈັກໄທ.

ມາດຕາ 19 ຜູ້ດຳເນີນການນຳເຂົ້າ ຫຼື ຜ່ານແດນສິນຄ້າທີ່ບໍ່ເກືອດຫ້າມ ຕ້ອງຢືນໃບ ສຸຂານະໄມຟິດ ແລະ ແຈ້ງການນຳເຂົ້າ ຫຼື ສົ່ງຜ່ານໃຫ້ກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ກັກກັນຜິດ.

3.2 ສສ ຫວຽດນາມ

3.2.1 ກົດໝາຍພາສີ 2014

ເລກທີ. 12/2014/L-CTN 30 ເດືອນ ມິຖຸນາ 2014

ມາດຕາຂອງກົດໝາຍພາສີ ຫວຽດນາມທີ່ຜ່ານກັບການຄິດໄລ່ ແລະ ຮຽກເກັບພາສີ ແມ່ນບໍ່ໄດ້ລະບຸກ່ຽວກັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ. ມີພຽງແຕ່ການສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າເທົ່ານັ້ນ, ກົດໝາຍດັ່ງກ່າວ ບໍ່ໄດ້ອະທິບາຍຢ່າງຊັດເຈນກ່ຽວກັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ.

ມາດຕາທີ່ມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ:

ມາດຕາ 38. ຈຸດປະສົງ, ວິທີການ ແລະ ໄລຍະຂອງການຄຸ້ມຄອງພາສີ

4. ໄລຍະຂອງການຄຸ້ມຄອງພາສີ:

ຄ) ສິນຄ້າຜ່ານແດນເປັນ ສິນຄ້າທີ່ນອນຢູ່ໃນການຄຸ້ມຄອງຂອງໜ່ວຍງານພາສີ ນັບແຕ່ສິນຄ້າໄດ້ມາຮອດດ່ານ ຈົນເຖິງ ການສົ່ງອອກ;

ມາດຕາ 64. ຂັ້ນຕອນພາສີໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງຂອງພາສີ

1. ສິນຄ້າຂົນສົ່ງພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງພາສີ ລວມມີ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງຈາກດ່ານໜຶ່ງ ໄປດ່ານອື່ນ.
2. ສິນຄ້າທີ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງຂອງໜ່ວຍງານພາສີ, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຈະລະບຸຂໍ້ມູນລົງໃນເອກະສານການແຈ້ງພາສີສິນຄ້າແບບລະອຽດ; ຢືນ ຫຼື ສ້າງເອກະສານຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນ ຂໍ້ ຂ, ຂີດໜ້າທີ 1, ມາດຕາ 24 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້.
3. ໜ່ວຍງານພາສີ ຈະໄດ້ຮັບແບບຟອມການແຈ້ງພາສີລາຍລະອຽດ, ກວດກາເອກະສານ ແລະ ສິນຄ້າ ເພື່ອຕິດສິນໃນການໃຫ້ອະນຸຍາດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.
4. ໃນກໍລະນີ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງພາສີ, ຜູ້ດຳເນີນການ ທີ່ຕ້ອງການ ຍົກຍ້າຍ, ເຂົ້າສາງ ຫຼື ແປງການຂົນສົ່ງ, ປ່ຽນວິທີການຂົນສົ່ງ ຫຼື ຈຸດປະສົງອື່ນໆ, ຜູ້ດຳເນີນການຕ້ອງແຈ້ງຕໍ່ກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ແລະ ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດກ່ອນທີ່ຈະດຳເນີນການ. ໜ່ວຍງານພາສີຕ້ອງໃຫ້ຄວາມອຳນວຍສະດວກພາຍໃນ 2 ຊົ່ວໂມງ ຫຼັງຈາກໄດ້ຮັບການແຈ້ງຈາກຜູ້ດຳເນີນການ

ມາດຕາ 65. ເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໄລຍະເວລາ

1. ສິນຄ້າທີ່ນອນຢູ່ໃນການຄຸ້ມຄອງຂອງໜ່ວຍງານພາສີ ຕ້ອງດຳເນີນການຂົນສົ່ງຕາມທີ່ເສັ້ນທາງ, ດ່ານຊາຍແດນ ແລະ ເວລາທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້.
2. ເສັ້ນທາງທີ່ໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນແມ່ນກຳນົດໂດຍລັດຖະມົນຕີ ກະຊວງຄົມມະນາຄົມ.
3. ຜູ້ດຳເນີນການຕ້ອງຈົດທະບຽນເສັ້ນທາງທີ່ໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຈາກດ່ານໜຶ່ງໄປຫາດ່ານອື່ນໂດຍຮັບອະນຸຍາດຈາກໜ່ວຍງານພາສີທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນຂະບວນການ ແລະ ເອກະສານຕ່າງໆ.

ມາດຕາ 68. ເສັ້ນທາງ ແລະ ໄລຍະເວລາທີ່ຢູ່ໃນການຄຸ້ມຄອງຂອງໜ່ວຍງານພາສີໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

1. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕ່າງປະເທດທີ່ ນຳເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ ຈະໄດ້ຮັບການລະບຸເສັ້ນທາງ, ພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງຂອງໜ່ວຍພາສີ ນັບແຕ່ສິນຄ້າໄດ້ມາຮອດເຂດອຳນາດການຄຸ້ມຄອງພາສີ ເຊິ່ງມີເວລາກຳນົດໃນການຂົນສົ່ງອອກອກດິນແດນ ສສ ຫວຽດນາມ.

ມາດຕາ 69. ຂັ້ນຕອນພາສີໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

2. ກຳນົດເວລາໃນການແຈ້ງ ແລະ ຍື່ນແບບຝອມການແຈ້ງພາສີເປັນລາຍລະອຽດ ແລະ ເອກະສານອື່ນໆ ຕາມທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ດັ່ງນີ້:

ກ) ສຳລັບສິນຄ້າໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ, ພາຍຫຼັງມາຮອດດ່ານຊາຍແດນຂາເຂົ້າ ແລະ ກ່ອນໜ້າ ສິນຄ້າຂົນສົ່ງອອກດ່ານຊາຍແດນຂາອອກ;

ມາດຕາ 70. ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ, ການປ່ຽນຖ່າຍພາຫະນະ, ການແຍກສິນຄ້າ, ການຂົນສົນຄ້າ ແລະ ຕັ້ງບັນຈຸສິນຄ້າໃນການຂົນສົ່ງ

ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ, ການປ່ຽນຖ່າຍພາຫະນະ, ການແຍກສິນຄ້າ, ການຂົນສົນຄ້າ ແລະ ຕັ້ງບັນຈຸສິນຄ້າໃນການຂົນສົ່ງ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ມີການກວດກາ ແລະ ຕິດຕາມຈາກໜ່ວຍງານພາສີ ຕາມການໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ. ສິນຄ້າທີ່ໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ, ການປ່ຽນຖ່າຍພາຫະນະ, ການແຍກສິນຄ້າ, ຕ້ອງມີການຫຸ້ມຫໍ່, ແລະ ໃສ່ພາຊະນະບັນຈຸ.

3.2.2 ດຳລັດໄດ້ລະບຸບົດບັນຍັດສຳລັບການນຳໃຊ້ກົດໝາຍການຄ້າ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຊື້ ແລະ ຂາຍສິນຄ້າສາກົນ; ໜ່ວຍງານທີ່ຮັບຜິດຊອບການຊື້ ແລະ ຂາຍ, ບຸງແຕ່ງ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ທີ່ພົວພັນກັບລັດພາຄີອື່ນ

ສະບັບ. 12-2006-ND-CP 23 ເດືອນ ມັງກອນ 2006

ພາກທີ VII ສິນຄ້າຜ່ານແດນໃນດິນແດນ ສສ ຫວຽດນາມ

ມາດຕາ 39 ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດນິຕິບຸກຄົນທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃນການບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດນິຕິບຸກຄົນ ທີ່ໄດ້ຮັບໃບຢັ້ງຢືນການຈັດທະບຽນວິສາຫະກິດສຳລັບການດຳເນີນການບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດເສຍກ່ອນ ໃນການບໍລິການຜ່ານດິນແດນ ສສ ຫວຽດນາມ ສຳລັບ ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າທີ່ເປັນຊາວຕ່າງປະເທດ.

ມາດຕາ 40 ສິນຄ້າຜ່ານແດນໃນດິນແດນ ສສ ຫວຽດນາມ

1. ສິນຄ້າທຸກຊະນິດທີ່ອົງກອນ ແລະ ນິຕິບຸກຄົນທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງ ຄວນໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຜ່ານແດນໃນດິນແດນ ສສ ຫວຽດນາມ, ຍົກເວັ້ນ ອາວຸ, ລູກປືນ, ລະເບີດ, ສິນຄ້າອັນຕະລາຍປະເພດອື່ນໆ, ແລະ ສິນຄ້າທີ່ນອນຢູ່ໃນລາຍການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກທີ່ຖືກເກືອດຫ້າມ ຫຼື ໂຈະຊົ່ວຄາວ. ຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການດັດແກ້ໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີປະຈຳດ່ານ, ເວັ້ນເສຍວ່າ ມີການກຳນົດໃນສິນທິສັນຍາສາກົນທີ່ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມຫວຽດນາມໄດ້ຮ່ວມເປັນລັດພາຄີໃນບາງບົດບັດຍັດ.

3. ສິນຄ້າຕ້ອງຫ້າມ ຫຼື ໂຈະຊົ່ວຄາວ ທີ່ນອນຢູ່ໃນລາຍການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ແລະ ສິນຄ້າທີ່ຕ້ອງໄດ້ຮັບການອະນຸຍາດຜ່ານແດນຂອງ ສສ ຫວຽດນາມ ຈາກ ກະຊວງການຄ້າ, ຍົກເວັ້ນແຕ່ ສິນທິສັນຍາສາກົນທີ່ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມຫວຽດນາມໄດ້ຮ່ວມເປັນລັດພາຄີໃນບາງບົດບັດຍັດ.

4. ສິນຄ້າຜ່ານແດນຂອງ ສສ ຫວຽດນາມ ທີ່ນອນຢູ່ໃນການຄຸ້ມຄອງໂດຍໜ່ວຍງານພາສີ ຕະຫຼອດໄລຍະການໝູນວຽນສິນຄ້າຢູ່ໃນດິນແດນ ສສ ຫວຽດນາມ, ແລະ ສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ຫວຽດນາມໂດຍຜ່ານດ່ານຊາຍແດນ ແລະ ເສັ້ນທາງທີ່ກຳນົດໄວ້; ປະລິມານສິນຄ້າທີ່ຖືກສົ່ງອອກຕ້ອງຖືກຕ້ອງຕາມປະລິມານທີ່ນຳເຂົ້າ, ທີ່ນຳໃຊ້ການຫຸ້ມຫໍ່ ແລະ ຕັ້ງບັນຈຸສິນຄ້າຊະນິດດຽວກັນ.

5. ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນຕ້ອງຊຳລະຄ່າທຳນຽມພາສີ ແລະ ຄ່າທຳນຽມອື່ນໆ ສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ທີ່ສອດຄ່ອງກັບກົດໝາຍ ສສ ຫວຽດນາມ.

6. ສິນຄ້າຜ່ານແດນທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃນການຂາຍ ຫຼື ຊົມໃຊ້ໃນ ດິນແດນຂອງ ສສ ຫວຽດນາມ. ໃນກໍລະນີຈໍາເປັນທີ່ຕ້ອງຂາຍ ຫຼື ຊົມໃຊ້ໃນ ຫວຽດນາມ, ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກ ກະຊວງການຄ້າ.
7. ກະຊວງການຄ້າ ຈະໄດ້ໃຫ້ຄໍາແນະນໍາສໍາລັບ ການດໍາເນີນການສິນຄ້າຜ່ານແດນໃນ ດິນແດນຂອງ ສສ ຫວຽດນາມ ຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ ໃນສົນທິສັນຍາ ທີ່ມີບົດບັນຍັດໃນ ຂີດໜ້າ 1, 2 ແລະ 3 ຂອງ ມາດຕາດັ່ງກ່າວ.
8. ກະຊວງການເງິນ ຈະໄດ້ໃຫ້ຄໍາແນະນໍາສໍາລັບ ຂັ້ນຕອນການເກັບຮັກສາສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ຂັ້ນຕອນການຍົກຍ້າຍການຂົນສົ່ງ, ການປ່ຽນພາຊະນະສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ແລະ ການເພີ່ມໄລຍະເວລາຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນ.
9. ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ແລະ ການສື່ສານ ຈະໄດ້ໃຫ້ຄໍາແນະນໍາສໍາລັບ ເສັ້ນທາງໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.