



ປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມໃນການດໍາເນີນທຸລະກິດ
ໂດຍຜ່ານ ການປຶກສາຫາລືແບບມີປະສິດທິຜົນ

ກອງປະຊຸມທຸລະກິດລາວ (ຄັ້ງທີ 13)

ບົດສະເໜີ

ກຸ່ມບັນຫາທີ່ຕິດພັນກັບການອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ

ສະເໜີໂດຍ: ທ່ານ ປຣະຈິດ ໄຊຍະວົງ, ປະທານ ສະມາຄົມຜູ້ຂົນສົ່ງ-ຈັດສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດຂອງລາວ, ຕາງໜ້າ
ໜ່ວຍງານປຶກສາຫາລື ຂະແໜງການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

- ຮຽນພະນະທ່ານນາຍົກລັດຖະມົນຕີ-ປະທານກອງປະຊຸມທີ່ເຄົາລົບ ແລະ ນັບຖືຢ່າງສູງ,
- ຮຽນທີ່ປະຊຸມ

ຂ້າພະເຈົ້າ-ຕາງໜ້າໃຫ້ໜ່ວຍງານປຶກສາຫາລືພາກເອກະຊົນ ຂໍສະເໜີບັນຫາທີ່ຕິດພັນການອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານ
ການຄ້າ ເຊິ່ງປະກອບດ້ວຍບັນຫາທີ່ໄດ້ຜ່ານການປຶກສາຫາລືລະດັບວິຊາການແລ້ວ ແລະ ບັນຫາທີ່ຍົກຂຶ້ນໃໝ່ ລວມມີສອງ
ບັນຫາໃຫຍ່ຄືດັ່ງນີ້:

1. ການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ການບໍລິການສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ການບໍລິການໂລ
ຈິສຕິກ
2. ການເກັບຄ່າທໍານຽມ ທີ່ຕິດພັນກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ລາຍລະອຽດບັນຫາມີຄືດັ່ງນີ້:

1. ການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ການບໍລິການສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ການ ບໍລິການ ໂລຈິສຕິກ

ສະພາບບັນຫາ:

1.1 ການແຈ້ງເອກະສານພາສີ ແລະ ການຈໍາກັດເວລາປິດ-ເປີດດ່ານ (ສະເໜີໃໝ່)

ບັນຫານີ້ເຄີຍໄດ້ຖືກສະເໜີໃນກອງປະຊຸມທຸລະກິດລາວຄັ້ງທີ 10 ເຊິ່ງຕິດພັນກັບການຂົນສົ່ງ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ
ການແຈ້ງເອກະສານນໍາເຂົ້າ/ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ໂດຍສະເພາະຢູ່ດ່ານຂົວມິດຕະພາບໜຶ່ງ ທີ່ມີສິນຄ້າເຂົ້າ-ອອກຈໍານວນ
ຫຼວງຫຼາຍ. ໃນໄລຍະຜ່ານມາຂັ້ນຂອດການກວດກາເອກະສານຢູ່ດ່ານພາສີໄດ້ປັບຫລຸດລົງຈໍານວນໜຶ່ງແຕ່ຍັງບໍ່ທັນຕອບ
ສະໜອງຕ່ອງໂສ້ການບໍລິການ ເນື່ອງຈາກຍັງມີຄວາມຊັກຊ້າ ແລະ ໃຊ້ເວລາດົນ. ນອກຈາກນີ້ ການເປີດ-ປິດຂົວມິດຕະ
ພາບ 1 ກໍ່ຈໍາກັດເວລາ ແລະ ວັນພັກລັດຖະການ, ມີຜົນກະທົບຕໍ່ການຂົນສົ່ງ-ຈັດສົ່ງສິນຄ້າຕາມເງື່ອນໄຂຂອງສັນຍາ
ການຊື້ຂາຍ ແລະ ທ່າແຮງໃນການດຶງດູດການລົງທຶນ.

1.2 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາຂົນສົ່ງສອງຝ່າຍ (ສະເໜີໃໝ່)

ເຫັນວ່າສັນຍາຂົນສົ່ງສອງຝ່າຍ ຍັງບໍ່ໄດ້ກຳນົດຊັດເຈນຕໍ່ບັນຫາການນຳລົດເປົ່າຂອງຕ່າງປະເທດ ເຂົ້າມາຂົນສົນຄ້າອອກຈາກ ສປປ ລາວ. ສິນຄ້າບາງປະເພດແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງນຳໃຊ້ພາຫານຂອງຕ່າງປະເທດ ທີ່ມີລັກສະນະສະເພາະເພື່ອຂົນສົນຄ້າອອກຈາກສປປລາວ ລວມທັງສິນຄ້າທີ່ຜະລິດຢູ່ໃນເຂດເສດຖະກິດພິເສດ. ການນຳເຂົ້າພາຫານເປົ່າຂອງຕ່າງປະເທດມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຕໍ່ຖ້ຽວ/ຄັນ ແຕ່ຍັງບໍ່ທັນມີນິຕິກຳໃດຮອງຮັບ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບໍ່ເປັນເອກະພາບໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.

1.3 ການບໍລິການສິນຄ້າຜ່ານແດນ

ກອງປະຊຸມທຸລະກິດລາວຄັ້ງຜ່ານມາ ຜູ້ປະກອບການໄດ້ຍົກບັນຫາການຈຳກັດດ່ານສາກົນ ແລະ ປະເພດສິນຄ້າທີ່ກົມພາສີອະນຸຍາດໃຫ້ຜ່ານແດນ ໂດຍສະເພາະປະເພດສິນຄ້າທີ່ບໍ່ຢູ່ໃນບັນຊີສິນຄ້າເກືອດຫ້າມ ຫຼື ຄຸ້ມຄອງຂອງລັດຖະບານ. ຕໍ່ບັນຫານີ້, ກົມພາສີໄດ້ແຈ້ງວ່າຈະນຳໃຊ້ລະບົບການຜ່ານແດນອາຊຽນ ASEAN Customs Transit System(ACTS) ເພື່ອຄຸ້ມຄອງການຜ່ານແດນຂອງສິນຄ້າ ໂດຍບໍ່ຈຳກັດດ່ານສາກົນ ແລະ ປະເພດສິນຄ້າທີ່ບໍ່ຢູ່ໃນບັນຊີຄຸ້ມຄອງຂອງລັດຖະບານ ແຕ່ຜູ້ປະກອບການສ່ວນໃຫຍ່ເຫັນວ່າ ການນຳໃຊ້ລະບົບດັ່ງກ່າວຍັງຢູ່ໃນຂັ້ນທົດລອງ ຊຶ່ງຮອດປັດຈຸບັນກໍຍັງບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ລະບົບນີ້ໄດ້ເທື່ອ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ຜູ້ບໍລິການຜ່ານແດນມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການຂໍອະນຸຍາດນຳກົມພາສີເປັນແຕ່ລະຄັ້ງ ສຳລັບປະເພດສິນຄ້າທີ່ເກີດຂຶ້ນໃໝ່ ຊຶ່ງບໍ່ສາມາດຕອບສະໜອງການບໍລິການໃຫ້ລູກຄ້າໄດ້ທັນເວລາ.

1.4 ບັນຫາທ່າບົກ (Dry Port) (ສະເໜີໃໝ່)

ເປັນອີກບັນຫາໜຶ່ງທີ່ເຄີຍໄດ້ນຳສະເໜີໃນກອງປະຊຸມທຸລະກິດລາວຄັ້ງທີ 10 ຄື: ອີງຕາມແຜນຍຸດທະສາດຂອງກະຊວງ ຍທຂ ກໍຄືຂອງລັດຖະບານ ມີແຜນຈະສ້າງທ່າບົກເກົ້າແຫ່ງໃນ ສປປລາວ, ໃນນັ້ນ ທ່າບົກແຫ່ງທີ່ໜຶ່ງໄດ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຢູ່ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ແຫ່ງທີສອງຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ແຫ່ງທີສາມຢູ່ທ່າແຂກ ແຂວງຄຳມ່ວນ ຊຶ່ງເປັນການລົງທຶນຂອງພາກເອກະຊົນພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ. ການສ້າງທ່າບົກ(Dry Port) ແມ່ນການກຳໜົດຈຸດ (ດ່ານ) ສິນຄ້າເຂົ້າ-ອອກປະເທດໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມເງື່ອນໄຂຂອງການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ (Incoterms). ຢູ່ເຂດທ່າບົກອາດປະກອບດ້ວຍການບໍລິການໂລຈິດສະຕິກເປັນຕົ້ນການບໍລິການສາງສິນຄ້າ, ການເຕົ້າໂຮມ, ການປຸງແຕ່ງ ແລະ ແຈກຍາຍສິນຄ້າ, ການບໍລິການຍົກຍ້າ ແລະ ອື່ນໆ. ພາຍຫຼັງທີ່ທ່າບົກຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຜູ້ປະກອບການທີ່ໄດ້ລົງທຶນຊື້ພາຫານະກົນຈັກເພື່ອບໍລິການຂົນສົ່ງ, ຝາກສາງ, ຍົກຍ້າ (ເປັນການໃຫ້ບໍລິການປະເພດດຽວກັນກັບທ່າບົກ) ບໍ່ສາມາດສືບຕໍ່ເຄື່ອນໄຫວໄດ້ ແລະ ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ເຂົ້າໄປລົງທຶນເພື່ອບໍລິການຢູ່ໃນເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ຊຶ່ງເຫັນວ່າເປັນການຜູກຂາດທຸລະກິດ. **ການທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ຕົ້ນທຶນການຂົນສົ່ງທຸດລົງໄດ້ນັ້ນຄືການເປີດກວ້າງແຂ່ງຂັນຄຸນນະພາບຂອງການບໍລິການ.**

ຂໍ້ສະເໜີວິທີແກ້ໄຂ:

1. ສະເໜີໃຫ້ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ໃນນາມຜູ້ປະຈຳການຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳລວມການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ເປັນເຈົ້າການໃນການຕິດຕາມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນິຕິກຳ ທີ່ຕິດພັນກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ແລະ ເປັນໃຈກາງໃນການປະສານກັບຂະແໜງຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອລົບລ້າງຂັ້ນຂອດທີ່ຫຍຸ້ງຍາກໃນການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ແລະ ການເຄື່ອນຍ້າຍ ສິນຄ້າ ຢູ່ພາຍໃນປະເທດ;
2. ສະເໜີພິຈາລະນາອະນຸຍາດໃຫ້ຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນສາມາດບໍລິການໄດ້ທຸກປະເພດສິນຄ້າທີ່ບໍ່ນອນຢູ່ໃນບັນຊີຄຸ້ມຄອງຂອງລັດຖະບານ (ໂດຍຍົກເລີກຂອດການຂໍອະນຸຍາດເປັນແຕ່ລະຄັ້ງຈາກກົມພາສີ) ຈົນກວ່າຈະສາມາດນຳໃຊ້ລະບົບການຜ່ານແດນຂອງອາຊຽນໄດ້ຢ່າງສົມບູນ. ສະເໜີໃຫ້ກົມພາສີກຳນົດຈະແຈ້ງບັນດາດ່ານສາກົນທີ່ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ຜ່ານແດນສິນຄ້າເພື່ອໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມີຄວາມເອກະພາບໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ. ເນື່ອງຈາກວ່າ **ການບໍລິການກໍແມ່ນອົງປະກອບໜຶ່ງທີ່ສຳຄັນຂອງເສດຖະກິດມະຫາພາກ ຈຶ່ງເຫັນຄວນຊຸກຍູ້ ຂຸດຄົ້ນທ່າແຮງບິ່ມຊ້ອນ ທັງຮັບປະກັນຕົວເລກຄາດໝາຍແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງລັດຖະບານ;**

3. ສະເໜີລັດຖະບານພິຈາລະນາຄືນກ່ຽວກັບເງື່ອນໄຂ ແລະ ປະໂຫຍດຂອງການສ້າງຕັ້ງທ່າບົກ ເຫັນຄວນເປີດໂອກາດໃຫ້ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດໄດ້ເຂົ້າໄປລົງທຶນເພື່ອແຂ່ງຂັນກັນດ້ານການບໍລິການທີ່ມີຄຸນນະພາບ, ລາຄາຕໍ່າ ຈຶ່ງຈະຊ່ວຍເຮັດໃຫ້ຕົ້ນທຶນການຂົນສົ່ງ ແລະ ການຜະລິດຕໍ່າລົງ;
4. ສະເໜີກົມພາສີພິຈາລະນາສືບຕໍ່ປັບປຸງກົນໄກ ແລະ ມາດຕະການໃນການຫຼຸດຊັ້ນຂອດການແຈ້ງພາສີຢູ່ດ່ານສາກົນ ແລະ ສະເໜີພິຈາລະນາຂະຫຍາຍເວລາໃນການປິດ-ເປີດຂົວ ລວມທັງວັນພັກເສົາອາທິດ ແລະ ວັນພັກລັດຖະການ ເພື່ອຍາດແຍ່ງໂອກາດ ເພີ່ມສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກກໍຄືຄວາມອາດສາມາດແຂ່ງຂັນ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ຜະລິດ ຜູ້ລົງທຶນຢູ່ສປປລາວ ທັງເປັນການຊຸກຍູ້ສິ່ງເສີມນະໂຍບາຍການລົງທຶນຂອງລັດຖະບານ;
5. ສະເໜີກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ພິຈາລະນາເງື່ອນໄຂໃນການນໍາເຂົ້າລົດເປົ່າເພື່ອຂົນສົນຄ້າອອກຈາກປະເທດທີ່ເຫັນວ່າມີຄວາມຈໍາເປັນ ພ້ອມທັງກໍານົດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ຕິດພັນ(ຖ້ຳມີ) ໃຫ້ມີຄວາມຊັດເຈນ ເພື່ອຊຸກຍູ້ສິ່ງເສີມການຜະລິດ ການລົງທຶນ ແລະ ອອກແຈ້ງການເພື່ອຄວາມເອກະພາບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ;

**2. ການເກັບຄ່າທໍານຽມທີ່ຕິດພັນກັບການຂົນສົ່ງ
ສະພາບບັນຫາ**

2.1 ການຕັ້ງຈຸດກວດກາເກັບຄ່າຜ່ານ

ກອງປະຊຸມທຸລະກິດລາວຜ່ານມາໄດ້ຍົກບັນຫາ ຈຸດກວດກາສິນຄ້າ ແລະ ການເກັບຄ່າຜ່ານ, ເຫັນວ່າຂະແໜງການກ່ຽວຂ້ອງໄດ້ເອົາໃຈໃສ່ປັບປຸງກົນໄກ ແລະ ນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເຮັດໃຫ້ບັນຫາດັ່ງກ່າວໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂຈໍານວນໜຶ່ງ ເປັນຕົ້ນການຍົກເລີກບາງຈຸດກວດກາສິນຄ້າ ການເກັບຄ່າຜ່ານດ່ານກວດກາ ແລະ ອື່ນໆ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ ຍັງມີການຮຽກເກັບຄ່າຜ່ານຢູ່ບາງຈຸດຕາມເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດເປັນບາງຄັ້ງຄາວ ໂດຍສະເພາະຈຸດໄຟອໍານາດ, ຈຸດກວດການໍ້າໜັກທີ່ລັດຖະບານໄດ້ມີຄໍາສັ່ງໃຫ້ຢຸດເຊົາໄປແລ້ວ, ຈຸດປ້ອມຍາມດ່ານເຂົ້າເມືອງລະຫວ່າງແຂວງຕໍ່ແຂວງເປັນຕົ້ນ.

2.2 ບັນຫາການເກັບຄ່າທໍານຽມທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບ

ບັນຫາຄ່າຂົນສົ່ງແພງແມ່ນເປັນອຸປະສັກອັນໃຫຍ່ຫຼວງກະທົບຕໍ່ທຸກຂະແໜງການທີ່ດໍາເນີນທຸລະກິດໃນສປປ ລາວ ແລະ ເປັນປັດໃຈທີ່ສໍາຄັນໃນການດຶງດູດການລົງທຶນຈາກຕ່າງປະເທດ ເນື່ອງຈາກຄ່າຂົນສົ່ງ ມີຜົນກະທົບໂດຍກົງຕໍ່ລາຄາສິນຄ້າ ແລະ ຕົ້ນທຶນການຜະລິດ. ໂດຍລວມແລ້ວ ປັດໃຈທີ່ເຮັດໃຫ້ລາຄາຂົນສົ່ງ ຂອງ ສປປ ລາວ ແພງກ່ວາປະເທດເພື່ອນບ້ານຫຼາຍ ແມ່ນຍ້ອນ ຄວາມບໍ່ດ່ຽງຂອງການຄ້າ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ຕິດພັນກັບການຂົນສົ່ງເພີ່ມສູງຂຶ້ນ. ຜ່ານການສະເໜີບັນຫາໃນກອງປະຊຸມທຸລະກິດລາວ ຄັ້ງຜ່ານມາ, ຂະແໜງການເງິນກໍໄດ້ມີການປັບປຸງ ແລະ ພັດທະນາລະບົບການເກັບຄ່າທໍານຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການທີ່ຕິດພັນກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໂດຍຜ່ານລະບົບ SmartTax ໃນຫຼາຍໆດ່ານພາສີ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ ເຊິ່ງຜູ້ປະກອບການເຫັນວ່າເປັນບາດກ້າວຂອງການປັບປຸງຢ່າງເປັນຮູບປະທໍາທີ່ດີ ແລະ ສາມາດກວດສອບໄດ້. ຢ່າງໃດກໍຕາມ ຍັງມີຄ່າທໍານຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການທີ່ຕິດພັນກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອີກຫຼາຍລາຍການທີ່ຍັງຖືກເກັບເປັນເງິນສົດແບບດັ້ງເດີມ ແລະ ບໍ່ສອດຄ່ອງກັບລັດຖະບັນຍັດຂອງປະທານປະເທດວ່າດ້ວຍຄ່າທໍານຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ຫຼື ບໍ່ມີໃບບິນຮັບເງິນ ເຊິ່ງມູນຄ່າການເກັບຢູ່ແຕ່ລະດ່ານເຫັນວ່າມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນ.

2.3 ການເກັບຄ່າບໍລິການກວດກາສິນຄ້າດ້ວຍລະບົບສາຍແສງ (Scanner) (ສະເໜີໃໝ່)

ລັດຖະບານໄດ້ອອກແຈ້ງການສະບັບເລກທີ 468/ຫສນຍ ລົງວັນທີ 10 ເມສາ 2021 ແລະ ແຈ້ງການຂອງກະຊວງການເງິນເລກທີ 1016/ກງ ລົງວັນທີ 23 ກຸມພາ 2021 ວ່າດ້ວຍການເກັບຄ່າທໍານຽມບໍລິການກວດກາສິນຄ້າດ້ວຍລະບົບສາຍແສງ (Scanner) ທັງນໍາເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ. ປັດຈຸບັນໄດ້ເລີ່ມຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຈັດເກັບໂດຍມີເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ແລະ ຜູ້ລົງທຶນຕິດຕາມຄຸ້ມຄອງ, ດ່ານທີ່ມີເຄື່ອງສາຍແສງເກັບໃນອັດຕາ 575.000 ກີບຕໍ່

ຖ້ຽວ/ຄັນ ແລະ ດ່ານທີ່ບໍ່ທັນມີເຄື່ອງກວດສາຍແສງເກັບໃນອັດຕາ 350.000ກີບ/ຖ້ຽວ/ຄັນ. ຜ່ານມາ ຜູ້ຜະລິດ ແລະ ຜູ້ລົງທຶນຕ້ອງອົດທົນແບກຫາບຄ່າຂົນສົ່ງທີ່ສູງເມື່ອທຽບໃສ່ເງື່ອນໄຂຂອງປະເທດອ້ອມຂ້າງ ຊຶ່ງເປັນການບັນທອນຄວາມອາດສາມາດແຂ່ງຂັນ ແລະ ເຮັດໃຫ້ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງຜູ້ບໍລິໂພກສູງຂຶ້ນ ແລະ ຍັງເຮັດໃຫ້ເປົ້າໝາຍຂອງລັດຖະບານໃນການເພີ່ມທະວີການບໍລິການຜ່ານແດນ ເປັນໄປໄດ້ຍາກ.

ຂໍ້ສະເໜີວິທີແກ້ໄຂ:

1. ສະເໜີກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ໃນນາມຜູ້ປະຈຳການຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳລວມການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ເປັນເຈົ້າການປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງກວດກາຄືນບັນດາຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງທີ່ຍັງສືບຕໍ່ຈັດເກັບຄ່າຜ່ານແລະ ມີມາດຕະການໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມໂປ່ງໃສ ສາມາດກວດສອບໄດ້;
2. ສະເໜີຂະແໜງການເງິນ ພິຈາລະນາປັບປຸງລະບົບຂັ້ນຂອດການແຈ້ງເອກະສານແບບປະຕູດຽວ (One Stop Service) ເປັນຕົ້ນຈັດປ່ອງຂາເຂົ້າ ແລະ ຂາອອກ, ກວດກາຕາມຄິວ ແລະ ເກັບຄ່າທຳນຽມຢູ່ຈຸດດຽວຜ່ານລະບົບ Smart Tax ເພື່ອໃຫ້ວ່ອງໄວ ແລະ ເກີດປະໂຫຍດສູງສຸດ.
3. ເນື່ອງຈາກ ຜ່ານມາມີຫຼາຍກໍລະນີຕົວຢ່າງ ກ່ຽວກັບການເກັບຄ່າທຳນຽມທີ່ບໍ່ສອດຄ່ອງຕາມລັດຖະບັນຍັດປະທານປະເທດວ່າດ້ວຍຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ສະນັ້ນ ສະເໜີໃຫ້ກະຊວງການເງິນ ພິຈາລະນາເປັນເຈົ້າການປະສານກັບຂະແໜງການຕ່າງໆ ໃນການຄຸ້ມຄອງຕິດຕາມກວດກາ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ລັດຖະບັນຍັດ ດັ່ງກ່າວໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດໃຫ້ມີຄວາມເອກະພາບທັງໃນຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ.
4. ສະເໜີໃຫ້ລັດຖະບານ ພິຈາລະນາປັບປຸງຄືນກ່ຽວກັບບັນດາຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ຕິດພັນກັບການຂົນສົ່ງ ເພື່ອຊ່ວຍໃຫ້ຜູ້ຜະລິດໄດ້ຫລຸດຜ່ອນຕົ້ນທຶນການຜະລິດ ແລະ ເປັນການຊຸກຍູ້ສິ່ງເສີມການລົງທຶນ.

ຂໍຂອບໃຈ