

**“ทางรอด-ทางรอด”
ที่ชายแดน
“กองทัพมด” กับปฏิบัติการขน “ของหนี”
ข้ามตะเข็บไทย-มาเลเซีย**

บุรพาดิษฐ์ มະบอ และพิเชฐ แสงทอง

หากพูดถึงอำเภอสุโขทัย-โก-ลก หลายคนอาจนึกถึงแง่มุมที่แตกต่างกันไป บ้างก็นึกถึงความเป็นอำเภอใต้สุดสยามของไทย บ้างก็นึกถึงทางออกก่อนเข้าสู่มาเลเซีย บางคนอาจนึกถึงธุรกิจบันเทิงและการท่องเที่ยวยามราตรีขณะที่อีกหลายคนจินตนาการถึงของหนีภาษีราคาสบายกระเป๋า นักจับจ่าย

อย่างไรก็ดี ในทางภูมิศาสตร์ สุโขทัย-โก-ลก ก็เป็นอำเภอสุดท้ายของประเทศไทยทางทิศใต้ แต่ในทางสังคมและเศรษฐกิจ มีผู้เปรียบเปรยว่าความคึกคักของตลาดการค้าในสุโขทัย-โก-ลก นั้นจะว่าไปแล้วก็ไม่ต่างอะไรจากความคึกคักของอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เท่าใดนัก

หากหาดใหญ่คือเมืองหลวงของภาคใต้ ตอนกลางจึงอาจกล่าวได้เช่นเดียวกันว่า สุโขทัย-โก-ลก ก็ควรจะเป็น “เมืองหลวงของภาคใต้ตอนล่าง” เลยก็ว่าได้

สุโขทัย-โก-ลก: จากป่าดงดิบสู่เมืองหลวงชายแดนใต้

จากป่าดงดิบ กระทั่งกลายเป็นเมืองหลวงของชายแดนภาคใต้ สุโขทัย-โก-ลก ในประวัติศาสตร์เป็นเช่นไร มีข้อมูลบางส่วนนำเสนอไว้ในหนังสืออนุสรณ์พระราชทานเพลิงศพของวงศ์ ไชยสุวรรณ อดีต ส.ส.นราธิวาส ผู้ที่ได้ชื่อว่าเป็นฮีโร่คนแรกผู้วางรากฐานความเป็นชุมชนสุโขทัย-โก-ลกเมื่อ พ.ศ. 2468



ภูมิทัศน์ เมืองสุโขทัย-โก-ลก

ที่มา: <https://sites.google.com/site/meuxngsuhingkolk/>

นายวงศ์ ไชยสุวรรณ ได้มาตั้งร้านค้าขาย ณ หลังสถานีรถไฟสุโขทัย-โก-ลก ซึ่งขณะนั้นมีบ้านเรือนตั้งอยู่เพียง 7 หลังคาเรือนเท่านั้น

ต่อมา พ.ศ. 2472 ได้รับแต่งตั้งเป็นกำนัน ตำบลปุโยะ อำเภอสุโขทัย-โก-ลก ท่านได้ลงมือพัฒนาบริเวณป่าจันทูหลี่ ป่าไผ่ยืนต้นซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของสุโขทัย-โก-ลก ให้กลายเป็นพื้นที่ราบ

นายวงศ์เล่าว่า ตนเห็นว่าที่ดินป่าใกล้สถานีรถไฟสุโขทัย-โก-ลก ทางทิศใต้ยังรกร้างว่างเปล่าอยู่มาก ถ้าทำการแผ้วถางป่าปราบให้ที่ดินราบเตียนแล้วจะสร้างขึ้นเป็นชนบทสร้างเป็นตลาดทำให้เกิดเป็นชุมชนขึ้นได้ คงจะมีผู้คนมาอยู่เป็นแน่

แต่การที่จะโค่นป่าไม้ขนาดใหญ่เท่ากับ 2-3 คนโอบให้ราบเตียนได้ จะต้องลงทุนค่าจ้างตั้งหลายร้อยบาท หากลงทุนแล้วไม่มีคนมาอยู่ก็ไม่มี ความเจริญก้าวหน้า และต้องขาดทุนเปล่า จึงเกิดความลังเลว่า ควรจะทำได้หรือไม่ เขาจึงได้นำแผนผังโครงการที่จะสร้างชนบทสุโขทัย-โก-ลก ณ ตำบลปุโยะนี้ไปหารือกับพระศรีสุทนต์ ข้าหลวงประจำจังหวัดนราธิวาสสมัยนั้น ข้าหลวงได้ดูแผนผัง และโครงการที่เสนอไปแล้วก็หัวเราะเยาะ ประณามว่าเป็นความคิดบ้า ๆ ที่จะปราบดินป่าสร้างเป็นเมืองขึ้น

“ผิอะไรจะมาอยู่กับแก ข้าพเจ้าจึงนำโครงการ และแผนผังนั้นมาปรึกษาหารือกับเพื่อนฝูง และผู้มีชื่ออีกหลายท่าน จนเขาเห็นว่าข้าพเจ้าเป็นบ้าแทบทุกคนกระทำให้ข้าพเจ้าเกิดความท้อใจ” วงศ์ เล่า และยอมรับว่าเสียงหัวเราะเยาะทำให้เกิดความลังเลกลัวว่าอาจจะเป็นบ้าจริง ๆ ก็ได้ เกือบจะหมดความมานะในการที่จะสร้างชนบทนี้เสียแล้ว

แต่คนผู้มีวิสัยทัศน์อย่างเขาก็ไม่ย่อท้อ เมื่อตัดสินใจแล้ว ให้บังเอิญ นายกลั่น สามนกฤษณะ นายเจ๊ะหมัด สาละ นายเจ๊ะอุเซ็ง นายหวนชา และ นายอาแว บือชา ซึ่งเป็นเจ้าของที่ดินบริเวณป่า

จันตุหลี่ เห็นโครงการนายวงศ์ว่ามี ประโยชน์ดี ถ้าคิดสำเร็จแล้วจะทำประโยชน์ให้กับประชาชนเป็นอันมาก พวกเขาจึงรวบรวมเงินเป็นจำนวน 500 บาท มามอบให้นายวงศ์ พร้อมกับมอบกรรมสิทธิ์ที่ดินให้จัดการถางป่าและปราบที่ดิน

นายวงศ์จัดการตามโครงการ แล้วลงมือตัดถนนในบริเวณเนื้อที่ดินซึ่งทำการปราบนั้นเป็นเนื้อที่ 1,225 ไร่ ตัดถนนตามแผนผัง รวม 31 สาย การสร้างถนนทั้งหมดนี้จ้างเหมาทำเป็นสาย ๆ ตั้งแต่สายละ 6-8 บาท ถึงราคาสูงที่สุดสายละ 12 บาท โดยราคากำหนดในสมัยนั้นค่าเงินสูง ถ้าเทียบกับเงินสมัยปัจจุบันนี้เงิน 1 บาท สมัยนั้นเท่ากับจำนวน 500 บาท (ปีที่เขียนบันทึก พ.ศ. 2523)

นายวงศ์ ไชยสุวรรณ พร้อมด้วยคณะได้สร้างหลักปักฐาน สุโขโก-ลก ขึ้นเป็นรูปเป็นร่างแล้ว ท่านก็จัดสร้างตลาดสดขึ้น 1 หลัง แล้วประชุมราษฎรทั้ง 12 หมู่บ้านของตำบลปุโยะ โดยให้ชาวบ้านนำสินค้าไปนั่งขายที่ตลาดใหม่ นอกจากนี้ยังสร้างความนิยมขึ้น เช่น วันเสาร์ วันอาทิตย์ จัดตลาดนัดซื้อขายสินค้า เวลากลางคืนที่ตลาดใหม่นี้มีมหรสพพื้นบ้านแสดงประชันกัน เป็นการรื่นเริงสัปดาห์ละครั้ง เพื่อดึงดูดให้ชาวบ้านมาตั้งถิ่นฐานมากขึ้น นายวงศ์จึงแนะนำชักจูงเจ้าของที่ดินดังกล่าวข้างต้นสร้างห้องแถวขึ้นเจ้าของที่ดินละ 2-3 ห้อง และให้ตัดที่ดินแบ่งขายให้แก่ผู้อื่นบ้าง ราคาที่ดินสมัยนั้น ห้องละ 20-30 บาท ถ้าผ่อนเดือนละ 50 สตางค์บ้าง 1 บาทบ้าง แต่มีข้อสัญญาว่าผู้ใดซื้อที่ดินแล้ว ไม่สร้างบ้านหรือห้องแถวอยู่อาศัยภายใน 1 เดือน เจ้าของจะเรียกที่ดินคืนไปขายให้แก่ผู้อื่นต่อไป

พ.ศ. 2483 สุโขโก-ลก มีจำนวนราษฎร 6,500 คนเศษ เมื่อรวมกับตำบลปุโยะซึ่งมีราษฎรอยู่ก่อนแล้ว 5,800 คน จึงรวมทั้งสิ้น 12,300 คน



ที่มา: <https://sites.google.com/site/snngsatharn-sukhsuhsingolk/satharnsukh-xaphex-sua-hng-ko-lk?tmpl=%2Fsystem%2Fapp%2Ftemplates%2Fprint%2F&showPrintDialog=1>

ต่อมากลาง พ.ศ. 2483 นี้เอง รัฐบาลได้แยกตำบลปุโยะออกเป็น 2 ตำบลโดยเอาอาณาเขตป่าจันตุหลี่ที่สร้างชุมชนขึ้นใหม่เป็นตำบลสุโขโก-ลก ส่วนเนื้อที่นอกเขตบริเวณนี้คงเป็นตำบลปุโยะ และเดือนมีนาคม พ.ศ. เดียวกันนี้ จอมพล ป. พิบูลสงคราม มาตรวจราชการที่สุโขโก-ลก นายวงศ์และคณะได้เรียนขอให้เปิดเทศบาลตำบลสุโขโก-ลกฯ พณฯ นายกรัฐมนตรีสมัยนั้นเห็นด้วย จึงสั่งให้เปิดเทศบาลขึ้น ในวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2483 นับเป็นประวัติการณ์แปลกประหลาดที่จัดตั้งเทศบาลด้วยการชอกโก-ลก

ต่อมานายวงศ์ ไชยสุวรรณได้รับเลือกเป็นนายกเทศมนตรีชุดแรก มีขุนศรีกิจกวน และนายน่วม สุวพันธ์ เป็นเทศมนตรี จากนั้นห้าปีต่อมาได้รับเลือกตั้งเป็น ส.ส.จังหวัดนราธิวาส และได้เสนอรัฐบาลยกฐานะสุโขโก-ลกขึ้นเป็นอำเภอ เพราะตำบลนี้ตั้งอยู่ชายแดนติดต่อกับต่างประเทศ และมีเทศบาลตั้งอยู่

สุโข-ลก เป็นภาษามลายู มาจากคำว่า “สุโข” ที่แปลว่า “แม่น้ำ” และ “โก ลก” ที่แปลว่า คดเคี้ยวเลี้ยวละะ รวมกันจึงหมายถึงแม่น้ำที่ไหลคดเคี้ยวเลี้ยวละะ

อย่างไรก็ดี ในหมู่บ้านรุ่น 60 ปีขึ้นไปก็ยัง มีข้อสันนิษฐานเกี่ยวกับชื่อบ้านไปอีกทางหนึ่งว่า โกลกแปลว่า มีดงอ หรือ มีดอใต้ โดยสมัยก่อน ชาวบ้านนิยมเล่าถึงนิทานเรื่องช้างงาดำ ความรู้ช้าง ชีช้างมาถึงริมคลอง แต่เกิดอุบัติเหตุให้ความรู้ช้าง ตกลงไปคลอง จึงเรียกคลองนั้นว่า คลองมีดงอ หรือ คลองมีดอสุโข-ลก

แต่ในหมู่บ้านจีนเชื่อกันไปอีกสายหนึ่งว่า ชื่อ สุโข-ลกมาจากการที่ชาวจีนเรียกขานบริเวณที่ ตนตั้งบ้านเรือนซึ่งเป็นริมแม่น้ำคดเคี้ยว ชาวจีนใน ยุคนั้นรู้จักใช้ภาษามลายู เนื่องจากได้สัมผัสกับ ชาวมลายูด้วยจึงเรียกถิ่นที่อยู่ของคนด้วยภาษา มลายู ท้องถิ่นว่า “สุโข-ลก”

ไม่ว่าชื่อและความเป็นมาของสุโข-ลก จะเป็นเช่นไร สัมพันธ์กับแม่น้ำลำคลองอย่างไร แต่เป็นความจริงว่าชุมชนสุโข-ลกพัฒนาเติบโต กลายเป็นสำคัญของเมืองชายแดนไทยใต้ก็เพราะ การขยายตัวของผู้คนและชุมชน ภายหลังเกิดการ สร้างทางรถไฟเมื่อ พ.ศ. 2460

ประวัติศาสตร์สุโข-ลก เล่าถึง พ.ศ. 2460 ที่รัฐบาลไทยได้สร้างทางรถไฟเข้าไปจนถึงคลอง สุโข-ลกที่เป็นเส้นแบ่งชายแดนไทย-มาเลเซียใน ขณะนั้นสุโข-ลกเป็นเพียงชุมชนเล็ก ๆ เป็นป่า เต็มไปด้วยต้นไม้สูงใหญ่สลบป่าไผ่ มีต้นไม้ชื่อ “จันทูหลี่” เป็นไม้ยืนต้นขนาดใหญ่ 3 คนโอบ งอกลมอยู่ทั่วไป จึงกล่าวได้ว่าในช่วงก่อนการ ก่อสร้างทางรถไฟนั้น สุโข-ลก ยังคงเป็น ป่าดงดิบคืออาณาบริเวณทิศเหนือติดสุโข-ลกปาดิ ทิศใต้จดอำเภอแว้งและทิศตะวันออกติดมาเลเซีย



สินค้าหนีภาษีประเภทผ้าอ้อมเด็กถูกลำเลียง มาเพื่อเตรียมการขนส่ง

การมาถึงของโครงการของทางรถไฟ ก่อให้เกิด การเคลื่อนไหวคึกคักของประชาชนในบริเวณ ใกล้เคียงทั้งจากสุโข-ลกปาดิและแว้ง โดยเฉพาะ ชาวจีนจากสุโข-ลกปาดิซึ่งขณะนั้นมีฐานะเป็นอำเภอ จะสนใจเป็นพิเศษ หลายครอบครัวขยับขยายมา จับบองพื้นที่โค่นไม้ทำสวนยางพารา

รัฐบาลใช้แรงงานสร้างทางรถไฟและสถานี รถไฟซึ่งเป็นส่วนต่อขยายจากเดิมที่สิ้นสุดที่สถานี นาประจักษ์เสรีจัน สามารถเดินรถไฟได้ใน พ.ศ. 2464 สถานีรถไฟสุโข-ลกก็กลายเป็นสถานี ภาคใต้สถานีสุดท้ายของไทย ก่อนเชื่อมต่อกับ สถานีแรกของมาเลเซียคือสถานีวันตูบันยัง

“ทางลัด” ของสินค้าจากมาเลเซียสู่ไทย และ ไทยสู่มาเลเซีย

ด้วยสภาพทางภูมิศาสตร์ที่อยู่ชายแดนที่ ติดต่อกับรัฐกลันตัน ประเทศมาเลเซีย มีแม่น้ำที่ คดเคี้ยวไหลที่ผ่านเป็นเส้นกั้นระหว่างสองประเทศ มีด่านและตลาดการค้าชายแดนที่คึกคักและมีชีวิต ชีวมาอย่างยาวนานกว่าร่วมศตวรรษ สินค้านานา

สินค้าบางอย่างก็ไม่ต้องเสียภาษี เรียกว่าสินค้าปลอดภาษี
แต่เมื่อนำเข้ามาในประเทศไทยจะต้องเสียที่ด่าน
ทำให้เกิดความยุ่งยาก ภาษีได้โตะ
ภาษีอำนวยความสะดวกบ้างอะไรบ้าง
พ่อค้าแม่ค้าไม่ยากเจอปัญหาแบบนี้ งานเลยตกมาถึงมือผู้รับพนอาชีฟ

ชนิดจากภาคใต้ของไทยถูกทยอยขนผ่านเส้นทางรถไฟมายังตลาดที่นี่ ก่อนจะถูกส่งลำเลียงต่อไปยังมาเลเซีย ขณะเดียวกัน สินค้าจากมาเลเซียมากมาย ก็ถูกส่งผ่านแม่น้ำ และสะพานเชื่อม 2 ประเทศเข้ามายังประเทศไทย ก่อนจะถูกกระจายออกไปยังตลาดเล็กตลาดน้อย ทั้งในเมือง ในชนบท ในป่าบนภูเขา ทั่วภาคใต้

ในกลุ่มสินค้าประเภทหลังนั้น มีไม่น้อยที่เป็นสินค้า “หนีภาษี” หรือที่ชาวบ้านเรียกกันติดปากว่า “ของหนี”

สุโข-ลก จึงเป็นทั้งปากทางของการส่งออก และช่องว่างของการนำเข้าประเภทที่เรียกว่า “ผิดกฎหมาย” พูดอีกอย่างหนึ่งก็ได้ว่า ขณะที่มีการค้าขายส่งผ่านสินค้าที่ถูกต้องตามกฎหมาย แต่บนเส้นทางส่งออกและนำเข้าที่ขนานกันอยู่นั้น ก็มีการขนส่งสินค้าอย่างผิดกฎหมายอยู่ด้วยในปริมาณที่จะว่าไปแล้วก็อาจจะมีมูลค่ามากกว่าที่ถูกต้องตามกฎหมายเสียด้วยซ้ำ

ในมุมมองเจ้าหน้าที่ศุลกากร การนำสินค้าจากมาเลเซียเข้าประเทศนั้นต้องมีใบสำแดงที่ถูกต้อง

แม้กระทั่งการซื้อในร้านค้าปลอดภาษีที่ชายแดนก็มีการคิดอัตราภาษี แต่ธรรมชาติของตลาดชายแดนที่มักจะมีช่องว่างหรือช่องโหว่ให้ชาวบ้าน หรือประชาชนในท้องถิ่นสามารถเล็ดลอดออกไปได้

“บางที่มันก็เป็นวิถีชีวิตประจำวันของชาวบ้าน เขาก็มีความสัมพันธ์กัน บางทีก็มีญาติพี่น้องอยู่อีกฝั่งหนึ่ง บางทีก็ข้ามผ่านกันมาตามเส้นทางธรรมชาติ การเล็ดลอดก็ย่อมต้องมี” เจ้าหน้าที่เล่า

การค้าขายลักลอบส่งสินค้าอย่างผิดกฎหมายโดยไม่ผ่านกระบวนการทางศุลกากรและไม่เสียภาษีอย่างถูกต้องนั้น เรียกว่าสินค้าหนีภาษี การลักลอบส่งสินค้าอย่างผิดกฎหมายส่วนหนึ่งจึงได้กลายเป็นอาชีพทางเลือกของชาวบ้านในเขตอำเภอสุโข-ลก รวมถึงชาวบ้านจากท้องถิ่นอื่น ๆ ที่เข้ามาอยู่เพื่อการทำมาหากิน

บทความนี้จะบอกเล่าให้เห็นถึงบรรยากาศ และเหตุปัจจัยของการค้าขายหลบเลี่ยงกฎหมายที่เมืองชายแดนอย่างสุโข-ลก ชี้ให้เห็นถึงวิถีชีวิต และความคิด ตลอดจนความปรารถนาของผู้คนที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับอาชีพที่สุ่มเสี่ยงนี้

สินค้าหนีภาษีกับเมืองชายแดน

การลักลอบส่งสินค้าหนีภาษีมีการดำเนินการมาอย่างยาวนาน กอเซ็ง เป็นชายหนุ่มที่อาศัยอยู่ในอำเภอสุโขทัย-ลพบุรีตั้งแต่เด็กได้เล่าไว้ว่า สินค้าหนีภาษีมีให้เห็นการดำเนินการมานานมากแล้ว เพราะชายแดนไทย-มาเลเซียมีการแลกเปลี่ยนซื้อขายกันมาตั้งแต่โบราณ ชาวบ้านจะรู้ราคาสินค้ากันเกิดการเปรียบเทียบ เมื่อเห็นว่าสินค้าตัวไหนของฝั่งใดราคาถูกกว่าก็หาทางซื้อหาออกไป ทั้งเพื่อใช้สอยและเพื่อนำไปขายต่อเอากำไร

“สมัยก่อนข้าราชการจะน้อยกว่าปัจจุบัน ความเข้มงวดจึงไม่ค่อยมี เอาสินค้ามาเลเซียมาขายในไทยจึงได้กำไรดีกว่า อย่างคนมาเลเซียเอง ถ้าสินค้าตัวไหนของไทยถูกกว่า เขาก็เอาเข้าไปบ้างเหมือนกัน” กอเซ็งเล่า

เขาเห็นว่าสินค้าหนีภาษีเป็นช่องทางสำคัญในการหารายได้ของคนในเขตชายแดน เพราะสินค้าจะหาได้ง่าย การขนส่งก็ไม่ได้ยากเย็นนัก เนื่องจากชาวบ้านจะคุ้นเคยกับเส้นทางผ่านแดนอยู่แล้ว ทั้งเส้นทางหลักที่มีด่าน และเส้นทางธรรมชาติ

กอเซ็ง บอกว่า สินค้าของประเทศมาเลเซียหลายอย่างมีอัตราภาษีอากรถูกกว่าของไทย ซึ่งเป็นช่องว่างสำหรับประชาชนที่ต้องการค้ากำไรจากส่วนต่างและส่วนที่ไม่ต้องจ่ายภาษีเข้ารัฐ สินค้าหลายตัวเป็นสินค้าในตลาดยุโรป แต่หากส่งผ่านไทยจะต้องจ่ายราคาสูงกว่ามาก ทางออกคือการส่งผ่านมาเลเซีย ที่จะได้ราคาที่ถูกกว่า เพราะอัตราภาษีอากรในประเทศมาเลเซียจะถูกกว่าประเทศไทย

“สมัยก่อนจะมีการลักลอบส่งสินค้าสะดวกและง่ายกว่าปัจจุบันมาก มีการสั่งซื้อสินค้าฝักกลองทางเส้นทางน้ำด้วยเรือ โดยมีนายพลขับเรือไปตามสายน้ำลำธารที่แสนคดเคี้ยวไหลผ่านจนถึงฝั่งทันที



การลักลอบขนสินค้าหนีภาษีโดยการไต่ยานพาหนะโดยพ่อค้ารายย่อยและนักรับจ้างขน

ไม่ต้องมีกระบวนการใด ๆ เพราะสมัยก่อนบริเวณริมแม่น้ำทั้งสองประเทศยังไม่มีกำแพง” กอเซ็งเล่า และอธิบายเปรียบเทียบราคาสินค้าด้วยว่า สมัยก่อนกับปัจจุบันก็มีความแตกต่างกันอย่างมาก ในสมัยก่อนสินค้าจะมีราคาถูก และรายการสินค้าปลอดภาษีก็มีหลายรายการกว่าปัจจุบันมาก ทำให้การลักลอบขนส่งมีความปลอดภัยและสะดวกในทางกฎหมายมากกว่า

นอกจากจะมีการลักลอบขนส่งสินค้าทางแม่น้ำแล้ว ยังมีอีกเส้นทางหนึ่งคือการเดินเท้า มีการลักลอบขนสินค้าเรื่อย ๆ ทีละเล็กละน้อยพอเพียงคน ๆ เดียวจะหอบหิ้วไปได้ เพียงแต่วัน ๆ หนึ่งจะขนหลาย ๆ รอบ การขนส่งลักษณะนี้จะเรียกว่า “กองทัพนมด”

“ส่วนมากจะเป็นพวกเครื่องใช้ประจำวัน อย่างเครื่องครัว อาหาร เครื่องดื่ม กระเทียมเจียว แป้งน้ำมันพืช” สมาชิกกองทัพนมดผู้ขอสงวนนามเล่า ก่อนจะเสริมว่า ในสภาวะปกติ ถ้าราคาสินค้าอุปโภค-บริโภคภายในประเทศโดยเฉพาะน้ำตาลและไข่ไก่ มีราคาปกติ ปริมาณความต้องการสินค้า



การลำเลียงขนสินค้าผ่านทางเรือเล็กข้ามแม่น้ำสุโขทัย-ลกของกองทัพมดรายย่อย ซึ่งมีทั้งกลุ่มที่มีเจ้าหน้าที่รู้เห็นและหลบเลี่ยงจ่ายค่าอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่

จากมาเลเซียก็น้อยลง แต่ถ้าสินค้าภายในราคาสูง ปริมาณความต้องการของจากมาเลเซียก็สูงขึ้น ปกติแล้วระหว่างสินค้าไทยและมาเลเซีย จะมีส่วนต่างของสินค้าแต่ละประเภทประมาณ 10-20 บาท ซึ่งสินค้านี้ก็ยังหมายรวมถึงน้ำมันเชื้อเพลิง ทางฝั่งมาเลเซียนั้นจะขึ้นชื่อว่ามีราคาถูกกว่าประเทศไทย รวมถึงบาทอยู่แล้วด้วย

“คนบางกลุ่มลักลอบขนน้ำมันเถื่อนโดยการดัดแปลงรถ เพื่อใช้สำหรับขนน้ำมันจากประเทศมาเลเซียมาจำหน่ายในประเทศไทย ราคาสินค้าในประเทศมาเลเซียมีราคาถูกกว่าประเทศไทย สินค้าบางอย่างเป็นสิ่งของที่ห้ามในประเทศมาเลเซียด้วย เมื่อนำเข้าในประเทศไทยแล้วจะนำสินค้าไปขายในตลาดมืด” แหล่งข่าวกล่าว

ในยุคแรก ๆ สินค้าที่กองทัพมดนิยมขนมักจะเป็นวัตถุดิบในการประกอบอาหาร เพราะสามารถแยกลำเลียงได้เป็นกิโลกรัม เช่น หอม กระเทียม น้ำมัน บะหมี่สำเร็จรูป ตลอดจนอาหารสำเร็จรูป เช่น กาแฟ ชา โกโก้ ไอศกรีม ผงถั่วเหลือง แต่เนื่องจากปัจจุบันมีสินค้าจากประเทศจีนและประเทศผู้ผลิต

อื่น ๆ ผ่านเข้ามามาเลเซียมากขึ้น การที่ตลาดชายแดนรับสินค้าเหล่านี้ผ่านตลาดมาเลเซียจะได้ราคาที่ถูกลง ทำให้มีสินค้าที่ในสมัยก่อนไม่ค่อยได้รับความนิยม หรือตลาดไม่มีขาย กลับกลายมาเป็นสินค้ายอดนิยมในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นเสื้อผ้าและสินค้าราคาถูกจากประเทศจีน อินโดนีเซีย และไต้หวัน เป็นต้น บางทีเป็นสินค้าเลียนแบบแบรนด์เนม ไม่ว่าจะเป็น เครื่องสำอาง รองเท้า เสื้อผ้า เครื่องประดับ กระเป๋า เป็นต้น

“ทางรอด” อยู่ที่การประสานเจ้าหน้าที่

การลักลอบสินค้าผ่านด่านศุลกากรนั้นต้องมีกระบวนการในการส่งสินค้าอาจจะมีเจ้าหน้าที่บางคน “ไฟเขียว” หรือมีส่วนร่วมคิดกับผู้ลักลอบ ดังที่นายกองเชียงเล่าไว้ว่า “การลักลอบสินค้านี้ภาษีผ่านด่านนั้นมีเจ้าหน้าที่บางส่วนให้การช่วยเหลือ เราก็ให้ค่าตอบแทนเขาบ้างตามสมควร ก็แล้วแต่อัตราที่เขาจะเรียก ซึ่งก็จะสมำเสมอไปกับเจ้าหน้าที่บางราย หรือบางกลุ่ม”

กองทัพมดที่ผ่านการประสานงานเพื่อได้รับความสะดวกจากเจ้าหน้าที่อาจจะขนส่งสินค้าได้ในช่วงกลางวัน เนื่องจากเจ้าหน้าที่อาจจะทำเป็นมองไม่เห็น แต่ในกรณีผู้ขนรายย่อย ทั้งการรับจ้างขนและขนเอง ก็จะขนในยามค่ำคืน ด้วยการพายเรือข้ามฝั่งจากฝั่งมาเลเซียมาสู่ฝั่งไทย

สมาชิกกองทัพมดรายหนึ่งเล่าว่าหลักในการส่งสินค้าในช่วงบายนั้นต้องสังเกตเจ้าหน้าที่ให้ดี หากมีเจ้าหน้าที่อยู่ก็ควรลดปริมาณสินค้าที่ลำเลียงมาในเรือให้น้อยลง เพื่อไม่ให้เป็นที่ผิดสังเกต ที่สำคัญคือคนขับเรือหรือคนที่ขึ้นของห้ามมีพิรุณอย่าทำตัวน่าสงสัย เพราะหากถูกจับกุมก็อาจต้องจ่ายเงิน หรือถูกดำเนินการตามกฎหมาย

อย่างไรก็ดี ในปัจจุบัน กลุ่มกองทัพมดผู้เป็น

แรงงานชนสินค้านั้นก็ยังมีหลายกลุ่มที่รับงานขนอย่างจริงจัง จนกระทั่งการเป็นแรงงานชนสินค้าหน้าอาชีพกลายเป็นทางเลือกอาชีพหนึ่งของคนที่นี่

แหล่งข่าวเล่าว่ามีผู้รับเหมาลักลอบขนสินค้าหน้าอาชีพอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งแต่ละเจ้ามีกระบวนการลักลอบสินค้าที่คล้ายคลึงกัน เพียงแต่รายใหญ่เท่านั้นที่จะขนสินค้าจำนวนมากได้โดยใช้เวลาน้อยที่สุด กลุ่มนี้จะมีการสำรวจเส้นทาง ระวังตรวจเจ้าหน้าที่ และทีมประสานงานเจ้าหน้าที่ที่รัดกุม

มะเย้ง หนึ่งในผู้รับเหมารับขนสินค้าหน้าอาชีพชายแดนโก-ลกได้เล่าว่าตนเริ่มเข้าสู่วงการลักลอบขนสินค้าหน้าอาชีพเมื่อ 4 ปีก่อน เพราะมีคนชักชวนเนื่องจากเห็นว่าตนเป็นคนในพื้นที่และไม่มียานประจำทำ โดยในช่วงแรกก็เป็นลูกมือของรุ่นพี่ ๆ ที่เคยทำมาก่อน ไม่นานทักษะก็ดีขึ้น ปัจจุบันจากที่เคยเป็นลูกจ้างของนายหน้ารับเหมา เขาก็แยกตัวออกมาเป็นผู้รับเหมาเอง

“แรก ๆ ก็รู้สึกกลัวว่าของที่เรารับจะถูกจับปัญหาใหญ่คือเราหน้าใหม่จะไม่มีปัญญาเคลียร์กับเจ้าหน้าที่หรือเปล่า ตอนแรก ๆ ก็อาจเคลียร์ยาก แต่เนื่องจากเคยรู้จักช่องทางเมื่อตอนเป็นลูกจ้างเขาก็เลยศึกษาไปเรื่อย ๆ งานของเราคือการสร้างความเชื่อมั่นให้ลูกค้าว่าเราจะดูแลสินค้าให้เขาอย่างดีและปลอดภัย สิ่งที่เราทำก็คือถึงมือเท่านั้น ถ้าหากถูกจับเราจะเคลียร์ให้ แต่นอกเหนือจากนั้นถ้ามีการส่งผ่านบริษัทขนส่งหรือไปรษณีย์ก็แล้วแต่ เป็นเรื่องของเขา หมดยุคหน้าที่ของผู้รับเหมาแล้ว” มะเย้งเล่า

ผู้รับเหมาลักลอบขนสินค้าหน้าอาชีพ หากเป็นผู้รับเหมารายใหญ่ จะมีขั้นตอนกระบวนการที่รัดกุม เช่น ก่อนและระหว่างการเดินทาง จะมีลูกน้องคอยสำรวจพื้นที่ตามเส้นทางข้างหน้าก่อนเพื่อดูลาดเลาเจ้าหน้าที่ทั้งกรณีการตั้งด่านและการแอบแฝง หากมีการตั้งด่านสายก็จะมีการประสานงานกับ



รองเท้าแฟชั่นนำเข้าจากประเทศสิงคโปร์

รถยนต์ที่ขนสินค้าหน้าอาชีพซึ่งขับตามมาข้างหลัง หากหลีกเลี่ยงไม่ได้ก็จะมีฝ่ายเคลียร์เจ้าหน้าที่โดยการจ่ายค่าภาษีผ่านด่าน ซึ่งเรียกว่า “ภาษีไม่เต็ม”

มะเย้งเล่าย้อนไปถึงเหตุการณ์ในการประสานงานค่าใช้จ่ายกับเจ้าหน้าที่ว่าจะมีการยืดหยุ่นสูง เนื่องจากการเก็บค่าใช้จ่ายนอกกรอบการภาษีทั่วไป

“ก็เคยถูกยึดตรวจสินค้าเหมือนกัน ตอนยังเป็นหน้าใหม่ วันที่เจ้าหน้าที่สุลการบุกตรวจค้นสินค้าจนโดนยึดไปนั้น เราก็ถามเจ้าหน้าที่สุลการไปว่า จะเอาเท่าไร เขาขอ 1 หมื่นบาท เราเลยกลับไปคิดแล้วก็ได้ปรึกษากับลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าทางลูกค้าบอกว่า ถ้าจะให้จ่าย 1 หมื่นบาท เขายอมทิ้งสินค้าดีกว่า เพราะซื้อมาราคาสินค้าถูกกว่าราคาจริง ๆ ไม่ถึงหมื่นด้วยซ้ำ เขายอมทิ้งแล้วซื้อใหม่ดีกว่า ทางเราเลยบอกลูกค้าว่า จ่ายเท่าที่ไหวก็ได้ ลูกค้าจึงเสนอราคาเท่าที่ไวนั้นก็คือ ประมาณ 3 พันบาท เมื่อตกเย็นเจ้าหน้าที่ได้ติดต่อทางเรามา เราจึงได้เสนอไปว่า ไหวได้แค่ 3 พันบาท เจ้าหน้าที่สุลการจึงตอบตกลงและยอมปล่อยสินค้านั้นออกมาอย่างง่ายดาย” มะเย้ง เล่า

โดยทั่วไปแล้ว เจ้าหน้าที่นายด่านศุลกากร สุโข-โก-ลก ได้แจ้งเตือนไปยังกลุ่มผู้ลักลอบ ขนสินค้าหนีภาษีทุกประเภทให้งดเว้นการกระทำ ดังกล่าว เพราะหากเจ้าหน้าที่ตรวจพบ หรือได้รับ แจ้งจากประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อน ก็จะ ดำเนินการตรวจค้นจับกุมและดำเนินคดีให้ถึงที่สุด โดยไม่มีข้อโต้แย้งหรือข้อยกเว้น แต่ความเป็นจริง แล้วหากมีการจับกุมตรวจค้นสินค้าและมีการเจรจากับผู้ลักลอบโดยการจ่ายเงินใต้โต๊ะ เจ้าหน้าที่ก็จะ ปลอ่ยสินค้าและกระบวนการลักลอบขนที่สินค้า หนีภาษีก็มีการดำเนินการต่อไป

“วิธีการลักลอบขนสินค้าหนีภาษีทุก ๆ กระบวนการ มีการจ่ายใต้โต๊ะทั้งหมดเลย เป็นค่าน้ำ ค่าผ่านทาง ซึ่งในพื้นที่ที่มีการจ่ายเงินให้กับเจ้าหน้าที่ในทุก ๆ กระบวนการ ทำให้การขนของหนีภาษียังมีอยู่จน ทุกวันนี้ แทบจะเรียกว่าเป็นวิถีชีวิตของชาวนายาแดน สุโข-โก-ลกไปแล้ว” มะเย้งตั้งข้อสังเกต

มะเย้งยอมรับว่าการลักลอบสินค้าหนีภาษีได้ รายได้มากกว่าที่เคยคิดไว้ ในหนึ่งเดือน หักค่าใช้ จ่ายจีปาดะในบ้านแล้ว รวมถึงค่ารถ ค่าน้ำค่าไฟ และค่าของใช้ส่วนตัว ยังเหลือเงินอยู่ที่ 40,000 บาท

“เราคิดราคาเป็นกิโล กิโลละ 50 บาท ไม่รวม ค่าเรือ 10 กิโล เราก็ได้แล้ว 500 บาท ส่วนค่า

ผ่านทางและค่าเรือนั้นแล้วแต่อยู่ที่ปริมาณ น้ำหนัก และขนาดของสินค้าในแต่ละรอบ” มะเย้งอธิบาย ก่อนจะเสริมว่าในบางกรณีบางสินค้าก็จะรับจ้าง พร้อมคิดค่าเรือด้วย เช่น สินค้าที่มาจากประเทศ สิงคโปร์ จะคิดราคาเหมาจ่ายกิโลกรัมละ 400-500 บาท โดยสินค้าพวกนี้ราคาซื้อขายมักจะราคาแพง เป็นสินค้าอีกระดับหนึ่ง

นายมะเย้งทำงานเป็นผู้รับเหมาขนสินค้าหนี ภาษีจนถึงปีนี้ก็เข้าปีที่ 5 แล้ว ลูกค้ามาจากแทบทุก จังหวัดทั่วประเทศ สินค้าที่เขาจัดส่งแตกต่างจาก พ่อค้าสมัยก่อนที่ส่งประเภทเครื่องบริโภคประจำวัน แต่เขาจะรับขนสินค้าอุปโภค เครื่องสำอาง เสื้อผ้า กระเป๋า รองเท้า ยูเซอรรีนเซิร์ม ครีมบำรุงใบหน้า สำหรับผู้ที่มีปัญหาเกี่ยวกับผิว ผ้า จุดด่างดำ โปรตีนเวย์ (อาหารเสริมที่บรรดาผู้รักสุขภาพ และผู้ชายที่ชื่นชอบการออกกำลังกายนิยมดื่มกันเพื่อ เร่งกระบวนการเสริมสร้างกล้ามเนื้อให้รวดเร็ว ยิ่งขึ้น) รวมถึงสินค้าประเภทของสะสม เช่น ของ สตาร์บัค จากประเทศสิงคโปร์ เป็นต้น

ระดับของสินค้า และระดับของค่าจ้างขน

มะเย้งใช้ความทันสมัยของโลกออนไลน์ในการทำมาหากินเช่นเดียวกัน เขาเล่าว่าปัจจุบันนอกจาก



สินค้าหนีภาษีประเภทเครื่องสำอางที่ส่งมาจากยุโรปและอเมริกา



สินค้าหนีภาษีประเภทเครื่องสำอาง

รับออเดอร์ผ่านทางโทรศัพท์แล้ว ลูกค้ายังนิยมสั่งผ่านทาง Facebook อีกด้วย เขาบอกว่าการติดต่อสื่อสารที่ทันสมัยทำให้ประหยัดมากขึ้น

“สินค้าประเภทเครื่องสำอางในประเทศไทยราคาสินค้าไม่ถึง 1 หมื่นบาท ความเป็นจริงแล้วไม่ต้องเสียภาษีอากร แต่ถ้าหากมีการสั่งสินค้ามาจากยุโรปอเมริกาแล้วส่งมาทางประเทศไทยก็จะต้องมีการเสียภาษีอากร ดังนั้นลูกค้าจึงเลือกที่จะไม่เสียดีกว่า” มะเย้งอธิบาย ก่อนเสริมว่า การที่การขนส่งผ่านด่านปกติต้องเสียค่าใช้จ่ายหลายชั้นหลายตอนทำให้พ่อค้าแม่ค้าส่วนใหญ่ตัดสินใจแก้ไขความยุ่งยากซับซ้อนนั้นด้วยการว่าจ้างกลุ่มผู้ขนส่งแทน เพราะจะได้จัดการปัญหาที่มักจะเกิดขึ้นจากการประสานงานเจ้าหน้าที่

“สินค้าบางอย่างก็ไม่ต้องเสียภาษี เรียกว่าสินค้าปลอดภาษี แต่เมื่อนำเข้ามาในประเทศไทยจะต้องเสียที่ด่าน ทำให้เกิดความยุ่งยาก ภาษีได้โตะภาษีอำนวยความสะดวกบ้างอะไรบ้าง พ่อค้าแม่ค้าไม่อยากจะเจอปัญหาแบบนี้ งานเลยตกมาถึงมือผู้รับขนอาชีพร” มะเย้ง สรุป

เขาเล่าว่าปัจจุบันสินค้าที่เป็นที่นิยมมากอีกคือกลุ่มเครื่องสำอาง เนื่องจากมีกฎหมายควบคุม ต้อง

จ่ายภาษีสูง การนำเข้าผ่าน “ทางลัด” แบบนี้ทำให้พ่อค้าแม่ค้าประหยัดต้นทุนไปได้มาก อย่างไรก็ตามเขาก็ไม่สามารถรับประกันได้ว่าสินค้าเหล่านี้เป็น “ของแท้” หรือไม่เพียงใด และใช้แล้วจะเกิดปัญหากับผู้บริโภคหรือไม่

“เครื่องสำอางเวลาขนก็ต้องทะนุถนอมมาก ต้องไม่ให้บรรจุภัณฑ์ชำรุดหรือบอบช้ำ ไม่อย่างนั้นแล้วราคาจำหน่ายของลูกค้าก็ต้องตกลงทันทีที่เราก็ต้องดูแลด้วยตรงนี้ ในการขนก็ต้องขนด้วยกล่องหรือลังที่สามารถพรางตาเจ้าหน้าที่ไม่ให้เป็นที่สังเกตได้ เพราะเครื่องสำอางจะถูกจับจ้องเป็นอย่างมาก”

มะเย้งเล่าถึงการทำงานว่า เมื่อรับออเดอร์มาจากลูกค้าแล้ว ผู้รับขนส่งก็จะปฏิบัติการเป็นกองทัพบกไปจัดหาสินค้า แล้วขนมาจัดเตรียมไว้ริมฝั่งแม่น้ำสุโขทัยจากนั้นจะมีมอเตอร์ไซค์รับจ้างมารับสินค้าแล้วนำสินค้าไปเก็บไว้ ณ แห่งใดแห่งหนึ่ง บางครั้งก็ขนส่งผ่านเรือเล็กข้ามฝั่ง เมื่อถึงฝั่งไทย ถ้าเป็นรายใหญ่จะมีโกดังจัดเก็บเป็นที่ เป็นทาง ส่วนรายย่อย ๆ ก็อาจจะกระจายเก็บในที่ต่าง ๆ เมื่อสินค้าถึงมือผู้รับเหมาฝั่งไทยแล้ว



การขนส่งสินค้าโดยใช้รถจักรยานยนต์



การลำเลียงสินค้าขึ้นรถยนต์ก่อนจะมีการผ่านด่านศุลกากร

ผู้รับเหมาจะเตรียมส่งสินค้าให้ลูกค้าที่สั่ง ถ้าอยู่ไกลก็จะส่งผ่านบริษัทขนส่งต่าง ๆ ถ้าอยู่ไม่ไกลก็ขนส่งโดยตรงที่งานรถจักรยานยนต์

ในแต่ละรอบที่รับงาน ปริมาณสินค้าจะมีความแตกต่างกันไป อย่างไรก็ดี ในการขนส่งไม่ว่ามอเตอร์ไซค์จะมากหรือน้อย จะขนกันในลักษณะทยอยขนทั้งสิ้น ทั้งการลำเลียงลงเรือเที่ยวละน้อย ๆ และขนโดยรถจักรยานยนต์ในปริมาณที่ไม่ให้ดูประเจิดประเจ้อ ยกเว้นสินค้าขนาดเล็ก ที่ผ่านการเคลียร์กับเจ้าหน้าที่ การขนส่งอาจทำได้หลาย ๆ รายการในเที่ยวเดียว

“เคยถูกเจ้าหน้าที่ศุลกากรจับกุมจับครั้งหนึ่ง ตอนนั้นลูกน้องกำลังลำเลียงสินค้าลงเรือที่ฝั่งมาเลเซีย เป็นสินค้าค่อนข้างมีราคา เป็นพวกเครื่องสำอาง ยูเชอร์รีน เป็นครีมบำรุงหน้า ราคาประมาณ 10,000 บาท เจ้าหน้าที่ก็จะยึด เราก็ต่อรอง เจ้าหน้าที่บอกถ้าให้เขายึด ก็ต้องไปเสียค่าปรับด้วย 7,000 บาท แต่เราเข้าใจความหมายว่าถ้าจ่ายโดยตรงในขณะนั้น แม้จะน้อยกว่า 7,000 ก็จะไม่ถูกยึดให้ต้องเสียเวลาไป

ติดต่อเดินเรื่องอะไรอีก” มะเย็งเล่า ก่อนกระซิบบอกว่าการถูกจับกุมจับแบบนี้อาจเกิดขึ้นได้ 3 กรณี คือกรณีเป็นผู้ขนส่งหน้าใหม่ เจ้าหน้าที่ต้องการสร้างผลงานในบางช่วงเวลา และใบขออนุญาตได้โต๊ะที่เคยจ่ายเหมาขาดอายุ

กรณีใบอนุญาตขาดอายุนั้น เขาเสริมว่าเป็นกรณีของการจ่ายเหมาเป็นครั้ง ๆ ไป เหมือนกับเป็นใบอนุญาตรายเดือนหรือรายสัปดาห์ คล้ายกับกรณีรถบรรทุกขนส่งของผิดกฎหมาย หรือบรรทุกน้ำหนักเกินกฎหมายกำหนดที่มีสถิติเกอ์รอนุญาตที่จะเป็นที่ยอมรับกันในหมู่ตำรวจทางหลวง

“กรณีแบบนี้เราก็ต้องไปต่ออายุ จะได้ไม่มีปัญหา แรงงานขนส่งจะได้ไม่ตกใจ” เขาเล่า แล้วอธิบายให้เห็นในกรณีการขนผ่านด่านศุลกากร โดยรถยนต์ว่าจะมีช่องทางพิเศษ ในแต่ละวันมีการเข้าออกเป็นร้อยคัน กล่าวกันว่าต้องเสียค่าใช้จ่ายคันละ 400 บาท

“หากมีรถยนต์บรรทุกสินค้าผ่านทางนั้นได้ 100 คัน ต่อวัน จะได้เงิน ประมาณ 40,000 บาท

दौरान” มะเย็งตั้งข้อสังเกต แต่เขาก็ออกตัวอย่างมีชั้นเชิงว่าว่าเรื่องนี้ไม่มีใครยืนยันว่าเท็จจริงหรือไม่เพียงใด

ธรรมชาติของเมืองชายแดน ธรรมชาติของตลาดชายแดนย่อมมีธรรมชาติอยู่ที่การเล็ดลอดของสินค้าจากประเทศหนึ่งสู่อีกประเทศหนึ่ง ซึ่งแน่นอนว่าย่อมต้องก่อให้เกิดอาชีพที่มีความแตกต่างไปจากเมืองที่ไม่ได้อยู่ชายแดนอย่างเมืองอื่น ๆ

“กองทัพนมด” ในเมืองชายแดนอย่างสุโขทัย-ลพบุรีเคลื่อนไหวน่าสนใจมานาน จากรุ่นสู่รุ่น กระทั่งกลายเป็นสีสันอย่างหนึ่งของเมืองหลวงแห่งชายแดนใต้แห่งนี้ สีสันที่ทำให้คนจำนวนมากสามารถดำรงชีวิตอยู่ได้ แต่คนอีกไม่น้อยอยู่ฟูและมั่งคั่ง ■

ความผิดทางศุลกากร

ความผิดทางศุลกากรที่มักพบได้เสมอ ๆ ในการนำเข้าส่งออก สามารถจำแนกออกเป็น 5 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. ความผิดฐานลักลอบหนีศุลกากร

การลักลอบหนีศุลกากรหมายถึง การนำของที่ยังไม่ได้เสียค่าภาษีอากร หรือของที่ควบคุมการนำเข้าหรือของที่ยังไม่ได้ผ่านพิธีการศุลกากรโดยถูกต้องเข้ามาหรือส่งออก ไปนอกประเทศไทยโดยของที่ลักลอบหนี ศุลกากรอาจเป็นของที่ต้องเสียภาษีหรือไม่ต้องเสียภาษีก็ได้หรืออาจเป็นของต้องห้ามหรือของต้องกักตุนหรือไม่ก็ได้ หากไม่นำมาผ่านพิธีการศุลกากร ก็มีความผิดฐานลักลอบหนีศุลกากร ทั้งนี้กฎหมายศุลกากรได้กำหนดโทษผู้กระทำความผิดฐานลักลอบหนีศุลกากรสำหรับความผิดครั้งหนึ่ง ๆ ไว้อย่างสูงสุดคือ ให้อำนาจศุลกากรและปรับเป็นเงิน 4 เท่าของของราคารวมค่าภาษีอากร หรือจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือทั้งปรับและจำ

2. ความผิดฐานหลีกเลี่ยงภาษีอากร

การหลีกเลี่ยงภาษีอากรหมายถึงการนำของที่ต้องชำระค่าภาษีอากรเข้ามาหรือส่งออก ไปนอกประเทศไทยโดยนำผ่านพิธีการศุลกากรโดยถูกต้องแต่ใช้วิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งโดยมีเจตนาเพื่อมิให้ต้องชำระค่าภาษีอากรหรือชำระในจำนวนที่น้อยกว่าที่จะต้องชำระเช่น สำแดงปริมาณ น้ำหนัก ราคา ชนิดสินค้า หรือพิกัตอัตราศุลกากรเป็นเท็จ เป็นต้น ดังนั้นผู้นำเข้าหรือส่งออกที่มีความผิดฐานหลีกเลี่ยงภาษีอากรจึงมีความผิดฐานสำแดงเท็จอีกฐานหนึ่งด้วย กฎหมายศุลกากรได้กำหนดโทษผู้กระทำความผิดฐานหลีกเลี่ยงภาษีอากรไว้อย่างสูงสุดคือ ให้อำนาจศุลกากรและปรับเป็นเงิน 4 เท่าของของราคารวมค่าภาษีอากร หรือจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือทั้งปรับและจำ แต่ในกรณีที่มีการนำของชุกชอนมากับของที่สำแดงเพื่อหลีกเลี่ยงภาษีอากรสำหรับของชุกชอน โทษสำหรับผู้กระทำความผิด คือ ปรับ 4 เท่าของอากรที่ขาดกับอีก 1 เท่าของภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิตและภาษีเพื่อมหาดไทยที่ขาด (ถ้ามี) และให้ยกของที่ชุกชอนมาให้เป็นของแผ่นดิน

3. ความผิดฐานสำแดงเท็จ

การสำแดงเท็จหมายถึงการสำแดงใด ๆ เกี่ยวกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าไม่ตรงกับหลักฐานเอกสารและข้อเท็จจริงในการนำเข้าและส่งออกการกระทำผิดฐานสำแดงเท็จมีหลายลักษณะ ดังนี้

3.1 การยื่นใบขนสินค้า คำสำแดง ใบรับรอง บันทึกเรื่องราว หรือตราสารอย่างอื่นต่อกรมศุลกากรเป็นความเท็จ หรือไม่บริบูรณ์หรือชักพาให้หลงผิดในรายการใด ๆ ก็ตาม

3.2 การไม่ตอบคำถามของเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายด้วยความสัตย์จริง

3.3 การไม่ยอมหรือละเลย ไม่ทำ ไม่รักษานักบันทึกเรื่องราว หรือทะเบียน หรือสมุดบัญชีหรือเอกสาร หรือตราสารอย่างอื่น ๆ ซึ่งกฎหมายศุลกากรกำหนดไว้

3.4 การปลอมแปลงหรือใช้เอกสาร บันทึกเรื่องราว หรือตราสารอย่างอื่นที่ปลอมแปลงแล้ว

3.5 การแก้ไขเอกสาร บันทึกเรื่องราว หรือตราสารอย่างอื่นภายหลังที่ทางราชการออกให้แล้ว

3.6 การปลอมดวงตราลายมือชื่อ ลายมือชื่อย่อ หรือเครื่องหมายอย่างอื่นของพนักงานศุลกากรซึ่งพนักงานศุลกากร นั้น ๆ ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย

การกระทำตามลักษณะที่เป็นไปตามข้อ 3.1-3.6 ให้ถือเป็นความผิดโดยมิต้องคำนึงถึงว่าผู้กระทำผิดมีเจตนาหรือกระทำโดยประมาทเลินเล่อหรือไม่ ทั้งนี้กฎหมายศุลกากรได้กำหนดโทษผู้กระทำผิดฐานสำแดงเท็จไว้สูงสุดคือ ปรับเป็นเงินไม่เกิน 50,000 บาท หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน

4. ความผิดฐานนำของต้องห้ามต้องกักเข้ามาในหรือส่งออกนอกราชอาณาจักร

ของต้องห้ามคือของที่มีกฎหมายห้ามมิให้นำเข้าหรือส่งออก เช่น วัตถุลามก ของที่มี การแสดงถิ่นกำเนิดเป็นเท็จ ของที่ละเมิดลิขสิทธิ์ หรือทรัพย์สินทางปัญญา เป็นต้น ส่วนของ ต้องกักคือ ของที่จะนำเข้า-ส่งออกได้ต้องได้รับอนุญาตหรือปฏิบัติให้ครบถ้วนตามที่ กำหนดไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้น ๆ เช่น ต้องมีใบอนุญาตนำเข้าหรือส่งออกของ กระทรวงอุตสาหกรรมหรือกระทรวงสาธารณสุข ต้องปฏิบัติตามประกาศอันเกี่ยวกับฉลาก หรือใบรับรองการวิเคราะห์หรือเอกสารกำกับยา เป็นต้น ของต้องกักเหล่านี้หากปฏิบัติ ตามเงื่อนไขที่กฎหมายอื่น ๆ กำหนดแล้ว ก็สามารถนำเข้าหรือส่งออกได้

กฎหมายศุลกากรได้กำหนดโทษผู้กระทำผิดในการนำของต้องห้ามต้องกักเข้าประเทศ ไทยโดยไม่ได้รับอนุญาตสำหรับความผิดครั้งหนึ่ง ๆ ไว้สูงสุดคือ ใหริบของที่หลีกเลี่ยง ข้อห้ามข้อกักและปรับเป็นเงิน 4 เท่าของราคารวมค่าภาษีอากร หรือจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือ ทั้งปรับและจำ

5. ความผิดฐานฝ่าฝืนพิธีการศุลกากร

ในการนำเข้าและส่งออกสินค้าแต่ละครั้งผู้นำเข้าและส่งออกจะต้องปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การบริหารและการควบคุมการจัดเก็บภาษีอากรและการนำเข้า-ส่งออกเป็นไปด้วยความเรียบร้อยการกระทำผิดฐานฝ่าฝืนพิธีการศุลกากรมีหลายลักษณะ

ข้อมูลจาก <https://onestopservice.ditp.go.th/>

เอกสารอ้างอิง

นายกอแข็ง แวดอเลาะห์ (นามสมมติ). (2561, 17 พฤศจิกายน). [บทสัมภาษณ์].

ความผิดทางศุลกากร. (2561). สืบค้นจาก <http://www.just-logs.co.th/> /ความผิดทางศุลกากร. html/

นายมะเย็ง สะมะแอ (นามสมมติ). (2561, 24 พฤศจิกายน). [บทสัมภาษณ์].