

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันประเทศในภูมิภาคอาเซียน¹ ประสบปัญหาและอุปสรรคทางการนำเข้าและส่งออก ซึ่งสินค้า ณ จุดผ่านแดนในด้านการเคลื่อนย้ายสินค้า ต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง โดยเฉพาะในด้านพิธีศุลกากรอันเป็นปัญหาที่สำคัญยิ่งต่อสภาพเศรษฐกิจโดยรวมในระดับภูมิภาค เพื่อแก้ไข ปัญหาและอุปสรรคดังกล่าว ประเทศในภูมิภาคอาเซียนจึงได้จัดทำ “กรอบความตกลงอาเซียน ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน” (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit)² โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง สินค้าผ่านแดน เพื่อการประสานและทำให้กฎระเบียบเกิดความเรียบง่าย และก่อให้เกิดระบบ การขนส่งสินค้าผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนการดำเนินการของเขตการค้า เสรีอาเซียน ก่อให้เกิดความเป็นเอกภาพทางเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ กรอบความตกลงดังกล่าวเกิดจากแนวความคิดดังต่อไปนี้

- แนวความคิดตามหลักการค้าเสรีของแกตต์

ดังปรากฏในอารัมภบทของกรอบความตกลงดังกล่าวในบรรทัดที่ 13-15 ที่ว่า “รับทราบ ถึงข้อ 5 ของความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า (แกตต์ 1994) เรื่องเสรีภาพ

¹ สมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations) ปัจจุบันประกอบด้วย ประเทศสมาชิก 10 ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ ไทย พม่า กัมพูชา บรูไน ลาว และเวียดนาม

² ต่อจากนี้ จะใช้คำว่า “กรอบความตกลง” แทนคำว่า “กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน”

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ซึ่งมีชื่อเรียกว่า “ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit” ถือเป็นรูปแบบของการจัดทำข้อตกลงระหว่างประเทศประการ หนึ่งโดยมีสถานะเช่นเดียวกับสนธิสัญญาระหว่างประเทศ (Treaty) กล่าวคือ รัฐสมาชิกที่ได้ลงนามยอมรับกรอบความตกลงดังกล่าว ย่อมจำต้องผูกพันอันนำมาซึ่งพันธกรณีของรัฐที่จะต้องปฏิบัติตามความตกลงที่ได้ให้ไว้โดยอาศัยหลักสุจริต (Principle of good faith) และหลักสัญญาต้องเป็นสัญญา (pacta sunt servanda) ในการปฏิบัติหรืองดเว้นการปฏิบัติใด ๆ ตามสนธิสัญญาโดยจะต้องไม่ กระทำการใด ๆ อันเป็นการขัดขวางหรือทำลายวัตถุประสงค์ของสนธิสัญญานั้นเอง

ในการผ่านแดนและอนุสัญญาระหว่างประเทศทางด้านสินค้าผ่านแดนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง”³ เมื่อพิจารณาตามมาตรา 5 ของเกดต์ 1994 ได้อธิบายถึงลักษณะและขอบเขตของการสัญจรผ่านแดนไว้ว่า การผ่านแดนของสินค้าและพาหนะในการขนส่งข้ามดินแดนของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งหรือมากกว่านั้นโดยการผ่านดินแดนหรือหลายดินแดนดังกล่าว ไม่ว่าจะโดยมีหรือไม่มีภาระขนถ่าย การเก็บของในโกดังสินค้า การนำสินค้าขึ้นจากเรือ หรือเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง เป็นเพียงส่วนหนึ่งของการเดินทางทั้งเที่ยวซึ่งเริ่มต้นและสิ้นสุดนอกเหนือพรมแดนของภาคีสัญญาที่มีการผ่านแดนนั้น⁴ และกำหนดหลักการยกเว้นภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมอื่น ๆ แต่ทั้งนี้หากเป็นค่าธรรมเนียมการขนส่งหรือค่าใช้จ่ายในการบริหารที่เหมาะสมรัฐภาคีสามารถเรียกเก็บได้⁵ และหลักเกณฑ์ในการกำหนดเส้นทางขนส่งผ่านแดนโดยอาศัยหลักการอำนวยความสะดวกที่คำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศภาคี นอกจากนี้ยังให้มีการผ่านแดนอย่างเสรีโดยไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงความแตกต่างทางกายภาพของประเทศภาคี⁶ และหลักการปฏิบัติอย่างชาติที่ได้รับ

³ Preamble of ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit; Nothing Article V of the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT 1994) on “Freedom of Transit” and other relevant international conventions on goods in transit:

⁴ Article 5.1 of GATT 1994 : Goods (including baggage), and also vessels and other means of transport, shall be deemed to be in transit across the territory of a contracting party when the passage across such territory, with or without transshipment, warehousing, breaking bulk, or change in the mode of transport, is only a portion of a complete journey beginning and terminating beyond the frontier of the contracting party across whose territory the traffic passes, Traffic of this nature is termed in this article “traffic in transit”.

⁵ Article 5.3 of GATT 1994 ; ...shall be exempt from customs duties and from all transit duties or other charges imposed in respect of transit, except charges for transportation or those commensurate with administrative expenses entailed by transit or with the cost of services rendered. And Article 5.4 of GATT 1994; . All charges and regulations imposed by contracting parties on traffic in transit to or from the territories of other contracting parties shall be reasonable, having regard to the conditions of the traffic.

⁶ Article 5.2 of GATT 1994 ; There shall be freedom of transit through the territory of each contracting party, via the routes most convenient for international transit, for traffic in transit to or from the territory of other contracting parties. No distinction shall be made which is based on the flag of vessels, the place of origin, departure, entry, exit or destination, or on any circumstances relating to the ownership of goods, of vessels or of other means of transport.

การอนุเคราะห์ยิ่ง (Most Favored Nation Treatment)⁷ และการปฏิบัติต่อคนชาติ (National Treatment)⁸

- อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน

ดังปรากฏในอารัมภบทของกรอบความตกลงดังกล่าวในบรรทัดที่ 13-15 ที่ว่า “รับทราบถึงข้อ 5 ของความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า (แกตต์ 1994) เรื่องเสรีภาพในการผ่านแดนและอนุสัญญาระหว่างประเทศทางด้านสินค้าผ่านแดนอื่นๆที่เกี่ยวข้อง”⁹ เช่น อนุสัญญาบาเซิลนา 1921 ที่ได้บัญญัติหลักการคล้ายกับหลักการของแกตต์ที่กำหนดลักษณะของการสัญจรผ่านแดนไว้ว่า หมายถึงการขนส่งบุคคลหรือสินค้าที่เริ่มต้นภายนอกเขตแดนของรัฐใด และสิ้นสุดลงภายนอกเขตแดนของรัฐนั้น โดยจะมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการขนส่งหรือไม่ก็ตาม¹⁰ และมาตรการใด ๆ ที่ประเทศคู่สัญญาจัดขึ้นเพื่อกำหนดการจราจรผ่านดินแดน

⁷ Article 5.5 of GATT 1994; With respect to all charges, regulations and formalities in connection with transit, each contracting party shall accord to traffic in transit to or from the territory of any other contracting party treatment no less favorable than the treatment accorded to traffic in transit to or from any third country.

⁸ Article 5.6 of GATT 1994; Each contracting party shall accord to products which have been in transit through the territory of any other contracting party treatment no less favorable than which would have been accorded to such products had they been transported from their place of origin to their destination without going through the territory of such other contracting party. Any contracting party shall, however, be free to maintain its requirements of direct consignment existing on the date of this Agreement, in respect of any goods in regard to which such direct consignment is a requisite condition of eligibility for entry of the goods at preferential rates of duty or has relation to the contracting party 's prescribed method of valuation for duty purposes

⁹ Preamble of ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit; Nothing Article V of the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT 1994) on “Freedom of Transit” and other relevant international conventions on goods in transit:

¹⁰ Article 1 of Convention and Statue of Freedom of Transit Barcelona, 1921 ; Persons} baggage and goods, and also vessels, coaching and goods stock, and other means of transport, shall be deemed to be in transit across territory under the sovereignty or authority of one of the Contracting States, when the passage across such territory, with or without transshipment, warehousing, breaking bulk, or change in the mode of transport, is only a portion of a complete journey, beginning and terminating beyond the frontier of the State across whose territory the transit takes place. Traffic of this nature is termed in this Statute “traffic in transit”.

ในอธิปไตยของประเทศนั้น จะต้องเป็นการอำนวยความสะดวกในการสัญจรผ่านแดนทางรถไฟ ทางน้ำ ทางบกในเส้นทางที่ใช้เพื่อการผ่านแดนระหว่างประเทศ จะไม่ถือสัญชาติของบุคคล ธง ประจำเรือ ถิ่นกำเนิด ถิ่นออกเดินทาง จุดหมายปลายทางของสินค้าและเรือเป็นสิ่งสำคัญ¹¹ และประเทศคู่สัญญาไม่มีหน้าที่ต้องอำนวยความสะดวกในการสัญจรผ่านแดนแก่ประเทศที่มีคู่สัญญาแห่งข้อบัญญัตินี้ เว้นแต่ประเทศคู่สัญญาในประเทศหนึ่งจะให้เหตุผลแห่งการจำกัดสัญจรผ่านแดน¹² และยังกำหนดหลักการยกเว้นค่าธรรมเนียมพิเศษสำหรับการสัญจรผ่านแดน เว้นแต่ค่าธรรมเนียมที่มุ่งเก็บเป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผ่านแดนนั้นเท่านั้น¹³ แต่อนุญาตให้ประเทศที่มีการสัญจรผ่านแดนเก็บภาษีศุลกากรได้ตามสมควร¹⁴ ซึ่งถือเป็นข้อแตกต่างจากหลักเกณฑ์ของแกตต์ 1994

¹¹ Article 2 of Convention and Statute of Freedom of Transit Barcelona, 1921 ; Subject to the other provisions of this Statute, the measures taken by Contracting States for regulating and forwarding traffic across territory under their sovereignty or authority shall facilitate free transit by rail or waterway on routes in use convenient for international transit. No destination shall be made which is based on the nationality of persons, the flag of vessels, the place of origin, departure, entry, exit or destination, or on any circumstances relating to the ownership of goods or of vessels, coaching or goods stock or other means of transport. In order to ensure the application of the provisions of this Article, Contracting States will allow transit in accordance with the customary conditions and reserves across their territorial waters.

¹² Article 6 of Convention and Statute of Freedom of Transit Barcelona, 1921 ; This Statute does not of itself impose on any of the Contracting States a fresh obligation to grant freedom of transit to the nationals and their baggage, or to the flag of a non-Contracting State, nor to the goods, nor to coaching and goods stock or other means of transport coming or entering from, or leaving by, or destined for a non-contracting State, except when a valid reason is shown for such transit by one of the other Contracting States concerned. It is understood that for the purposes of this Article, goods in transit under the flag of a Contracting State shall, if no transshipment takes place, benefit by the advantages granted to that flag.

¹³ Article 3 of Convention and Statute of Freedom of Transit Barcelona, 1921; Traffic in transit shall not be subject to any special dues in respect of transit (including entry and exit). Nevertheless, on such traffic in transit there may be levied dues intended solely to defray expenses of supervision and administration entailed by such transit. The rate of any such dues must correspond as nearly as possible with the expenses which they are intended to cover, and the dues must be imposed under the conditions of equality laid down in the preceding Article, except that on certain routes such dues may be reduced or even abolished on account of differences in the cost of supervision.

¹⁴ Article 4 of Convention and Statute of Freedom of Transit Barcelona, 1921; The Contracting States undertake to apply to traffic in transit on routes operated or administered by the State or under concession, whatever may be the place of departure or destination of the traffic, tariffs which, having regard to the conditions of the traffic

อีกทั้งในอนุสัญญาบาเซโลนา 1921 ยังกำหนดมาตรการที่จำเป็นที่ว่า ในกรณีฉุกเฉิน อันพาดพิงถึงความปลอดภัยหรือประโยชน์ส่วนได้เสียอันสำคัญยิ่งของประเทศ ประเทศคู่สัญญา จะกำหนดมาตรการทั่วไปหรือโดยเฉพาะ อันเป็นการผิดแผกไปจากที่กล่าวไว้ในข้อบัญญัติได้ชั่วคราวระยะเวลาหนึ่ง¹⁵ และมาตรการการควบคุมประเภทสินค้าผ่านแดนที่ว่า ให้ประเทศที่มีการสัญจรผ่านแดนกำหนดวิธีป้องกันและควบคุมการผ่านแดนของคนโดยสารและสินค้าที่ต้องห้าม เพื่อความปลอดภัยและสาธารณสุขได้¹⁶ ซึ่งเป็นมาตรการนอกเหนือจากที่มาตรา 5 ของแกตต์ 1994 ได้กำหนดไว้

จากแนวความคิดตามหลักการของแกตต์และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องดังกล่าว ประกอบกับการมุ่งให้เกิดการสนับสนุนการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียน ที่ประชุมระดับรัฐมนตรีเศรษฐกิจอย่างไม่เป็นทางการครั้งแรก (ASEAN Economics Minister Meeting-AME) จัดขึ้น ณ กรุงจาการ์ตา โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (นายอานวย วีระวรรณ) ได้มีแนวความคิดที่จะอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างกันในกลุ่มประเทศอาเซียนเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ ทำให้เกิดความเสรีในการเคลื่อนย้ายสินค้า ลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง ตลอดจนลดหรือปรับปรุงพิธีการศุลกากรเรื่องผ่านแดนให้สะดวกและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน อันก่อให้เกิดประโยชน์ในทางเศรษฐกิจร่วมกัน

and to considerations of commercial competition between routes, are reasonable as regards both their rates and the method of their applications. These tariffs shall be so fixed as to facilitate international traffic as much as possible. No charges, facilities or restrictions shall depend directly or indirectly, on the nationality or ownership of the vessel or other means of transport on which any part of the complete journey has been or is to be accomplished.

¹⁵ Article 7 of Convention and Statute of Freedom of Transit Barcelona, 1921 ; The measures of a general or particular character which a Contracting State is obliged to take in ease of an emergency affecting the safety of the State or the vital interests of the country may in exceptional cases, and for as short a period as possible, involve a deviation from the provisions of the above Articles: it being understood that the principle of freedom of transit must be observed to the utmost possible extent.

¹⁶ Article 5 of Convention and Statute of Freedom of Transit Barcelona, 1921 ; No Contracting State shall be bound by this State to afford transit for passengers whose admission into its territories is forbidden, or for goods of a kind of which the importation is prohibited, either on grounds of public health or security, or as a precaution against diseases of animals or plants.

ในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยได้เสนอหลักการดังกล่าวต่อที่ประชุม และที่ประชุมมีมติเห็นชอบด้วยตามที่ฝ่ายไทยเสนอ และให้ดำเนินการต่อไปภายใต้หลักการ 3 ประการ คือ

1. สินค้าผ่านแดนจะไม่มีการเก็บภาษีอากร
2. สามารถขนส่งสินค้าได้โดยไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง
3. จะไม่มีการเปิดตรวจสินค้า เว้นแต่มีเหตุอันควร

ทั้งนี้ต่อมาในการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนอย่างไม่เป็นทางการครั้งที่สอง เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2540 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ก็ได้มีมติรับรองหลักการดังกล่าวโดยให้ศึกษามาตรการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทั้งข้ามแดนและผ่านแดนโดยครอบคลุมทั้งทางบก ทางทะเล และ ทางอากาศ ตามลำดับ

นอกจากนี้ยังได้มีการตั้งคณะทำงานระดับเจ้าหน้าที่อาวุโส 2 คณะได้แก่ คณะเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่ง (Senior Transport Officials Meeting-STOM) และคณะเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านเศรษฐกิจ (Senior Economic Officials Meeting-SEOM) เพื่อเป็นกลไกรองรับในระดับการปฏิบัติโดยจัดการประชุมร่วมกันที่เรียกว่า “การประชุมร่วมกันของคณะทำงานระดับอาวุโสด้านการขนส่งและด้านเศรษฐกิจ (The Joint SEOM-STOM WG Meeting) เพื่อพิจารณา ร่างกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดน

แต่ทั้งนี้กรอบความตกลงดังกล่าวกำหนดเพียงหลักเกณฑ์กว้าง ๆ ไว้เพื่อให้ประเทศภาคีสมาชิกยึดถือเป็นแนวทางปฏิบัติให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์เดียวกันในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน ส่วนในรายละเอียดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องมาร่วมกันดำเนินการจัดทำเป็นพิธีสาร¹⁷ (Protocol) เพื่อแนบท้ายกรอบความตกลงดังกล่าว อาทิเช่น การกำหนดในเรื่องการกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดน การกำหนดสถานที่ทำการ

¹⁷ พิธีสาร (Protocol) มีสถานะเดียวกับสนธิสัญญาระหว่างประเทศซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

ชายแดน ณ จุดชายแดน การประสานกฎระเบียบจราจร การยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ การจัดตั้งระบบศุลกากรผ่านแดน เป็นต้น¹⁸

ภายหลังลงนามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน คณะทำงานอาเซียนที่เกี่ยวข้องจะต้องจัดทำพิธีสารแนบท้ายกรอบความตกลง ดังกล่าวจำนวน 9 ฉบับ ดังต่อไปนี้

- พิธีสารฉบับที่ 1 กำหนดเส้นทางการขนส่งผ่านแดน
- พิธีสารฉบับที่ 2 กำหนดที่ทำการชายแดนและจุดอำนวยความสะดวก
- พิธีสารฉบับที่ 3 ประเภทและปริมาณของรถ
- พิธีสารฉบับที่ 4 ข้อกำหนดทางเทคนิคของรถ
- พิธีสารฉบับที่ 5 แผนประกันอุบัติเหตุทางรถภาคบังคับของอาเซียนในส่วนของความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม
- พิธีสารฉบับที่ 6 จุดผ่านแดนสำหรับรถไฟและสถานีชุมทาง
- พิธีสารฉบับที่ 7 ระบบศุลกากรผ่านแดน
- พิธีสารฉบับที่ 8 การจัดตั้งมาตรการเกี่ยวกับการตรวจโรคในคนและพืช
- พิธีสารฉบับที่ 9 สินค้าอันตราย

ในส่วนของศุลกากรอาเซียนจะต้องร่วมกันจัดทำพิธีสารฉบับที่ 2 และ 7 ต่อไป โดยประเทศสิงคโปร์ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ประสานงานเพื่อการจัดทำพิธีสารดังกล่าว ส่วนพิธีสารฉบับอื่น ๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะรับไปดำเนินการต่อไป เช่น พิธีสารฉบับที่ 1 และ 6 ผู้รับผิดชอบคือ คณะผู้ชำนาญการพิเศษทางถนนของอาเซียน (ASEAN Highway Experts Group) พิธีสารฉบับที่ 3, 4 และ 9 ผู้รับผิดชอบคือ คณะทำงานว่าด้วยการประสานกฎระเบียบทางการขนส่งทางถนน (ASEAN Working Group on the Harmonization of Road Transport Laws, Rules and Regulations) เป็นต้น

จากการที่ในภูมิภาคอาเซียนได้จัดทำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนดังกล่าว แต่ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในด้านการนำเข้าและส่งออกซึ่งสินค้า ณ จุดผ่านแดน ด้านการเคลื่อนย้ายสินค้า ต้นทุน ระยะเวลา

¹⁸ รายละเอียดโปรดดูภาคผนวกของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

เวลาในการขนส่ง และโดยเฉพาะในด้านพิธีศุลกากรซึ่งเป็นปัญหาต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่มอาเซียน เนื่องจากขาดมาตรการบังคับประเทศภาคีสมาชิกที่ได้ลงนามตามกรอบความตกลงให้มีการปฏิบัติตามพันธกรณีในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

นอกจากนี้ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมาย ประกาศ คำสั่งและระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับมาตรการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่สอดคล้องกับพันธกรณีตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนดังกล่าว ก่อให้เกิดปัญหา และอุปสรรคของกฎระเบียบที่มีข้อกำหนดไม่สอดคล้องกับการประสานกฎระเบียบในภูมิภาคอาเซียน

การหาแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยจำต้องศึกษาวิเคราะห์ หลักเกณฑ์สำคัญ ของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ในส่วนของมาตรการศุลกากรผ่านแดนเป็นการเฉพาะ เพื่อนำหลักการและแนวทางที่เป็นประโยชน์ ต่อประเทศไทยมาปรับใช้ เพื่อให้กฎหมายไทยในเรื่องนี้สอดคล้องกับพันธกรณีดังกล่าว

1.2 สมมติฐาน

ปัจจุบันประเทศในกลุ่มอาเซียนมีอุปสรรคในด้านการนำเข้าและส่งออกซึ่งสินค้า ณ จุดผ่านแดนด้านการเคลื่อนย้ายสินค้า ต้นทุน และระยะเวลาในการขนส่ง พิธีการศุลกากร ซึ่งเป็นปัญหาต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่มอาเซียน แม้ว่าจะมีกรอบว่าด้วยความตกลงของอาเซียนเกี่ยวกับสินค้าผ่านแดนแต่ยังไม่มีบทบังคับประเทศใด ๆ ให้มีการปฏิบัติตามพันธกรณีในการขนส่งสินค้าผ่านแดน สำหรับประเทศไทยก็ยังไม่มีความหมาย ประกาศ คำสั่ง และระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการที่จะเอื้ออำนวยความสะดวกและสอดคล้องกับพันธกรณีดังกล่าว

ดังนั้นประเทศไทยควรเป็นผู้ริเริ่มปรับปรุงกฎหมาย ประกาศ คำสั่ง และระเบียบภายในประเทศให้สอดคล้องกับพันธกรณีด้านมาตรการศุลกากร เพื่อเป็นการส่งเสริมกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดนได้ดีขึ้นและเป็นการสนับสนุนการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน อันจะส่งผลให้เกิดประโยชน์ในทางเศรษฐกิจร่วมกันในกลุ่มอาเซียนและพัฒนาให้นำไปสู่การรวมกลุ่มในลักษณะที่มีความแน่นแฟ้นขึ้นเหมือนดังเช่นสหภาพยุโรป

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อให้ทราบถึงลักษณะและสภาพปัญหาของมาตรการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนของอาเซียน
2. เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาการขาดมาตรการบังคับในกลุ่มอาเซียนและการขาดกฎหมาย หลักเกณฑ์และวิธีการทางศุลกากรที่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนของอาเซียน
3. เพื่อเสนอมาตรการบังคับในกลุ่มอาเซียนและมาตรการทางศุลกากรต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนของอาเซียน

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัยในเรื่องนี้ มีขอบเขตของเนื้อหาครอบคลุมเฉพาะกรณีการขนส่งสินค้าผ่านแดนของอาเซียนภายใต้กรอบว่าด้วยความตกลงของอาเซียนเกี่ยวกับสินค้าผ่านแดน โดยเสนอเฉพาะกรณีการขนส่งผ่านแดนทางบก ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. ลักษณะและสภาพของมาตรการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนอาเซียน
2. วิธีปฏิบัติตามระเบียบพิธีการทางศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนของประเทศไทย ที่สัมพันธ์กับพันธกรณีของอาเซียน
3. กฎหมาย ประกาศ คำสั่ง และระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้องกับมาตรการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนของอาเซียนตามกฎหมายไทย ภูมิภาคแอฟริกาใต้ สหภาพยุโรป และกรอบความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนอาเซียน

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงลักษณะและสภาพปัญหาของมาตรการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนของอาเซียน
2. ทำให้ทราบถึงสภาพปัญหาการขาดมาตรการบังคับของอาเซียนและการขาดกฎหมาย หลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับมาตรการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน

3. ทำให้สามารถเสนอแนะมาตรการที่จะใช้ให้เกิดผลบังคับในทางปฏิบัติของอาเซียน และเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุง แก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนของประเทศไทยอันจะทำให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและเอื้ออำนวยประโยชน์ต่อการประกอบการค้าของผู้ประกอบการ ทั้งไทยและกลุ่มประเทศอาเซียน คือทำให้ต้นทุนสินค้าต่ำลงสมดังเจตนารมณ์ของกรอบความตกลงดังกล่าว

1.6 วิธีการศึกษาวิจัย

การดำเนินการวิจัยของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ใช้วิธีวิจัยเอกสาร โดยจะทำการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะและสภาพของมาตรการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน ศึกษาข้อมูลของทางกรมศุลกากร, กรมการค้าต่างประเทศ, กรมสนธิสัญญา, กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ พระราชบัญญัติและกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ศึกษาหลักเกณฑ์วิธีเกี่ยวกับมาตรการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนของภูมิภาคอาเซียน, สหภาพยุโรป, ภูมิภาคแอฟริกาใต้ และประเทศไทย

ศูนย์วิทยพัชกร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย