

หลักประกันและการค้ำประกันในระบบศุลกากรผ่านแดน SECURITY AND GUARANTEES IN THE CUSTOMS TRANSIT SYSTEM

เนียลิส่า แซ่พั้ว*

Nialisa Saephua

บทคัดย่อ

การขนส่งสินค้าผ่านแดนจะไม่มีการใช้ประโยชน์จากสินค้านั้นภายในประเทศที่ผ่านแดน จึงไม่มีภาระภาษีศุลกากร แต่อาจเกิดกรณีที่มิได้ขนส่งสินค้านั้นออกไปยังประเทศปลายทางจริง ดังนั้น จึงต้องมีการวางหลักประกันให้แก่ประเทศที่ทำการผ่านแดน เพื่อให้แน่ใจว่าจะได้รับชำระหนี้ศุลกากรซึ่งอาจเกิดขึ้น ประเทศไทยจึงควรนำอนุสัญญาระหว่างประเทศมาเป็นแบบอย่าง ในการออกกฎหมาย เพื่อพิธีการศุลกากรผ่านแดนที่เรียบง่ายไม่ซับซ้อน และป้องกันการรั่วไหลของภาษี

คำสำคัญ

หลักประกัน, การค้ำประกัน, ศุลกากรผ่านแดน

ABSTRACT

There are no customs duties for transit traders but other rules become applicable if transit traders use or consume goods in the country of transit. So transit traders must provide security and guarantees to countries of transit for customs duties potentially incurred. International Conventions about transit procedure might be good models for Thailand to follow.

Keywords

Security, Guarantees, Customs Transit

* นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ : nialisa.nls@gmail.com

บทนำ

การขนส่งสินค้าผ่านแดน คือการขนส่งสินค้าจากประเทศผู้ขายต้นทางไปยังประเทศผู้ซื้อปลายทาง โดยส่วนหนึ่งของเส้นทางการขนส่งต้องผ่านเข้าไปยังประเทศที่สาม เนื่องจากประเทศปลายทางเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกติดกับทะเล จึงต้องอาศัยการขนส่งผ่านแดนประเทศอื่น หรือเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ช่วยย่นระยะทาง ระยะเวลา และเป็นการประหยัดต้นทุนของผู้ประกอบการ ในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ห้ามนำสินค้านั้นมาใช้ประโยชน์หรือบริโภคภายในประเทศที่ทำการผ่านแดน ซึ่งเมื่อไม่มีการนำสินค้าที่ขนส่งผ่านแดนมาใช้ประโยชน์แล้ว สินค้านั้นจึงไม่มีภาระภาษีศุลกากร เหมือนดังเช่นการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า

ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นอนุสัญญาบาเซิลว่าด้วยเสรีภาพของการผ่านแดน ค.ศ.1921 (Barcelona Statute on Freedom of Transit 1921) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of the Goods in Transit) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่าย และสอดคล้องกัน หรืออนุสัญญาเกียวโตฉบับแก้ไข (International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures, 1999 (The Revised Kyoto Convention)) ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement) อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายใต้ระบบ TIR Carnets 1975 (Customs Convention on the International Transport of Goods under cover of TIR Carnets (TIR Convention, 1975)) อนุสัญญาว่าด้วยพิธีการผ่านแดนร่วมกัน (Convention of 20 May 1987 on a common transit procedure) ต่างบัญญัติถึงกรณีการนำสินค้าผ่านแดนว่าไม่ต้องเสียภาษีศุลกากรแต่อย่างใด แต่ศาลปกครองสูงสุดไทยได้เคยพิพากษาคดีหมายเลขแดง ที่ อ.630/2556 ให้การนำเข้าสินค้าผ่านแดนต้องเสียภาษีศุลกากร ต่อมาจึงมีการออกพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 21) พ.ศ. 2557 บัญญัติอย่างชัดเจนว่าการขนส่งสินค้าผ่านแดน ไม่ต้องเสียภาษีดังกล่าวแต่อย่างใด เมื่อการขนส่งสินค้าผ่านแดนไม่เกิดภาระภาษีต่อผู้ประกอบการแล้วนั้น จึงอาจเกิดปัญหาว่า หากผู้ขนส่งผ่านแดนไม่ได้ทำการผ่านแดนไปยังประเทศปลายทางจริง แต่กลับนำสินค้านั้นมาขายอุปโภค หรือใช้ประโยชน์ภายในประเทศที่ทำการผ่านแดน จะมีวิธีการใดป้องกันความเสียหาย ที่อาจทำให้รัฐสูญเสียค่าภาษีที่ควรจะได้ ดังนั้น ในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ผู้ทำการผ่านแดนต้องปฏิบัติตามพิธีการผ่านแดนเฉพาะ และจะต้องวางหลักประกันในระบบศุลกากรผ่านแดนเสมอ เพื่อให้แน่ใจว่ารัฐจะได้รับชำระหนี้ศุลกากรซึ่งอาจเกิดขึ้นจากสินค้านั้น

ปัจจุบันกฎหมายศุลกากรไทยได้มีการบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการวางหลักประกันบ้างแล้วตามมาตรา 58 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 21) พ.ศ. 2557 ดังนี้

“ผู้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำออกนอกราชอาณาจักรไม่ว่าจะดำเนินการโดยผู้นำของผ่านแดนหรือผู้ขอลำ หรือผู้รับมอบอำนาจจากบุคคลดังกล่าว จะต้องยื่นใบขนสินค้าตามแบบ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาที่อธิบดีกำหนด

ของตามวรรคหนึ่งไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบอันที่จะต้องเสียค่าภาษี หากได้ปฏิบัติตามที่อธิบดีกำหนด”

ประกาศกรมศุลกากร ที่ 210/2558 เรื่อง พิธีการศุลกากรว่าด้วยการผ่านแดน ลงวันที่ 30 กันยายน 2558 บัญญัติให้ผู้ได้รับมอบอำนาจทำการผ่านแดนมีคุณสมบัติ ซึ่งถือได้ว่าเป็นการกำหนดการวางหลักประกันอย่างหนึ่ง ดังนี้

- (1) ผู้นำของเข้า หรือผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอ
- (2) ตัวแทนออกของระดับมาตรฐานเออีโอ

โดยการใช้สิทธิผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกระดับมาตรฐานเออีโอ และตัวแทนออกของระดับมาตรฐานเออีโอ เป็นหลักประกันในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรผ่านแดน

(3) จดทะเบียนเป็นผู้ขอผ่านแดน และ/หรือผู้ขอลำตามแนบท้ายประกาศ ฯ ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรที่มีการนำของผ่านแดน และ/หรือของถ่ายลำนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร โดยได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากร หรือนายด่านศุลกากรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย พร้อมกับวางเงินไว้เป็นประกัน หรือวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในวงเงิน 2 ล้านบาท และหากปรากฏภายหลังว่ามีการกระทำความผิดเกิดขึ้น ณ สำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากรใด ผู้ขอจดทะเบียนผ่านแดน และ/หรือถ่ายลำจะต้องถูกพิจารณาเพิ่มวงเงินประกันตามมูลค่าของของที่กระทำความผิดตามที่กรมศุลกากรเห็นสมควรต่อไป

(4) กรณีที่คุณสมบัติของผู้ขอผ่านแดนไม่เป็นไปตามข้อ (1) หรือข้อ (2) หรือข้อ (3) ผู้ขอผ่านแดนจะต้องทำสัญญาประกันและสัญญาทันทันตามแบบแนบท้ายประกาศ ฯ ณ สำนักงานศุลกากร หรือด่านศุลกากรที่มีการนำของผ่านแดนนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร พร้อมกับวางเงินไว้เป็นประกันหรือวางหนังสือ ค้ำประกันของธนาคารในวงเงินค้ำประกันค่าภาษีอากรของของทั้งหมดสำหรับการปฏิบัติพิธีการว่าด้วยการผ่านแดนแต่ละครั้ง ซึ่งจะเห็นได้ว่าบทบัญญัติที่กล่าวมายังไม่สมบูรณ์และเหมาะสมเพียงพอ

ประเทศไทยได้ลงนามในกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of the Goods in Transit) พิธีสาร 7 ระบบศุลกากรผ่านแดน

อาเซียน (Protocol 7 Customs Transit System) และภาคผนวกทางเทคนิค กฎเกณฑ์ และพิธีการว่าด้วยศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (Technical Appendix ASEAN Customs Transit Rules and Procedures) ซึ่งมีบทบัญญัติการวางหลักประกันระบบ ศุลกากรผ่านแดนแล้ว จึงควรแก้ไขปรับปรุงกฎหมายภายในของประเทศไทยให้เป็นไปตามกรอบความตกลงดังกล่าว ซึ่งมีการวางบทบัญญัติที่ไทยสามารถรับนำมาเป็นต้นแบบ ได้ดังต่อไปนี้ เรื่องหลักประกัน, หลักประกันการเดินทางครั้งเดียว, การวางเงินประกัน, ใบสำคัญจ่ายเงินประกัน, การเดินทางครั้งเดียว, การใช้หลักประกันการเดินทางครั้งเดียว, หลักประกันการเดินทางหลายครั้ง, การใช้หลักประกันการเดินทางหลายครั้ง, ความรับผิดชอบของผู้ค้ำประกัน และการยกเลิกและการเพิกถอนการวางประกัน

รวมทั้งศึกษา วิเคราะห์อนุสัญญาระหว่างประเทศ ได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (The Revised Kyoto Convention) ที่ได้วางหลักการ ดังต่อไปนี้ ข้อกำหนดและรูปแบบของหลักประกัน, วงเงินหลักประกัน, การเลือกรูปแบบของหลักประกัน, การยกเว้นหลักประกัน, หลักประกันทั่วไป, ระดับของหลักประกัน และการคืนหลักประกัน

ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement) ได้วางหลักเกณฑ์เรื่องระดับของหลักประกัน, การคืนหลักประกัน, หลักประกันทั่วไป, ข้อกำหนด และรูปแบบของหลักประกัน

อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายใต้ระบบ TIR Carnets 1975 (TIR Convention, 1975) วางหลักเกณฑ์ในเรื่ององค์กรค้ำประกัน, การแจ้งเตือนการคืนหลักประกันขององค์กรค้ำประกัน, จำนวนของหลักประกัน ขอบเขตของการครอบคลุมในวงหลักประกัน และการยกเว้นการวางหลักประกัน สำหรับยานพาหนะ

อนุสัญญาว่าด้วยวิธีการผ่านแดนร่วมกัน (Convention of 20 May 1987 on a common transit procedure) วางหลักเกณฑ์ในเรื่องข้อกำหนดทั่วไปเกี่ยวกับการค้ำประกันการขนส่ง, วัตถุประสงค์ในการรับประกัน, รูปแบบการค้ำประกัน, สละสิทธิ์การรับประกัน, การรับประกันบุคคล และการรับประกันที่ครอบคลุม และการยกเว้นการรับประกัน

ดังนั้น จึงควรนำบทบัญญัติตามอนุสัญญาเหล่านี้นำมาเป็นแบบอย่างในการแก้ไขกฎหมายการวางหลักประกันและการค้ำประกันในระบบศุลกากรผ่านแดนของประเทศไทย ให้ครอบคลุมและเหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกในการค้าระหว่างประเทศ ให้มีพิธีการที่เรียบง่ายไม่ซับซ้อน ลดความยุ่งยาก ลดขั้นตอน ในขณะเดียวกัน ก็ได้ปกป้องประเทศ ป้องกันการรั่วไหลของภาษี สร้างรายได้ให้แก่รัฐ เพื่อนำไปพัฒนาประเทศ

จากการศึกษาดังที่ได้กล่าวมาแล้ว เพื่อให้พิธีการศุลกากรมีความเรียบง่าย ไม่ซับซ้อน ลดขั้นตอนการดำเนินการที่ยุ่งยาก แต่ขณะเดียวกันก็ไม่ทำให้รัฐเสียเปรียบจากผู้ที่ดำเนินพิธีการผ่านแดนที่ไม่สุจริต ผู้เขียนขอเสนอแนวทางแก้ไข ดังต่อไปนี้

ประการแรก ควรแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 58 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 จากเดิม “ผู้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำออกนอกราชอาณาจักร ไม่ว่าจะดำเนินการโดยผู้นำของผ่านแดนหรือผู้ขอลำ หรือผู้รับมอบอำนาจจากบุคคลดังกล่าว จะต้องยื่นใบขนสินค้าตามแบบ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาที่อธิบดีกำหนด

ของตามวรรคหนึ่งไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียค่าภาษี หากได้ปฏิบัติตามที่อธิบดีกำหนด”

แก้ไขเป็น “ผู้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำออกนอกราชอาณาจักร ไม่ว่าจะดำเนินการโดยผู้นำของผ่านแดนหรือผู้ขอลำ หรือผู้รับมอบอำนาจจากบุคคลดังกล่าว จะต้องยื่นใบขนสินค้าตามแบบ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาที่อธิบดีกำหนด และวางเงินประกันหรือหลักประกันอย่างอื่น เพื่อรับรองว่าจะปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

ของตามวรรคหนึ่งไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียค่าภาษี หากได้ปฏิบัติตามที่อธิบดีกำหนด”

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 เป็นพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 13 พฤศจิกายน 2560 โดยในส่วนมาตรา 58 เดิม เปลี่ยนเป็นมาตรา 102 ซึ่งมีข้อความดังนี้

“มาตรา 102 ผู้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนหรือการถ่ายลำออกนอกราชอาณาจักรให้ยื่นใบขนสินค้าตามแบบ และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

ของตามวรรคหนึ่งไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบที่จะต้องเสียอากร หากได้ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง และได้นำของออกไปนอกราชอาณาจักรภายในสามสิบวันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร

การผ่านแดนที่มีการข้ามแดนทางบกให้กระทำต่อเมื่อมีความตกลงระหว่างประเทศ”

โดยพระราชบัญญัติฉบับใหม่ยังมิได้บัญญัติถึงการวางหลักประกันในการผ่านแดนเช่นเดียวกันกับกฎหมายเก่า จึงเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมดังข้อเสนอแนะที่กล่าวไว้ข้างต้น

ประการที่สอง ออกกฎหมายลำดับรองหรืออนุบัญญัติโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 58 พระราชบัญญัติศุลกากร เป็นประกาศกรมศุลกากร โดยมีหลักการดังนี้

(1) การกำหนดให้มีการวางหลักประกัน ต้องมีการประกาศชัดแจ้งว่าให้มี

การวางหลักประกัน เพื่อให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องทราบและปฏิบัติตามได้ โดยจำนวนสูงสุดต้องไม่เกินหนี้สุทธการที่อาจเกิดขึ้น และให้มีการใช้หลักประกันฉบับเดียวที่มีผลใช้บังคับได้ในทุกประเทศของอาเซียน ที่ครอบคลุมถึงสินค้าตลอดเส้นทางการขนส่งผ่านแดนนั้น ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือกันของประเทศสมาชิกในการจัดทำ

(2) การกำหนดรูปแบบของหลักประกันและการค้ำประกัน ปัจจุบันประเทศไทย ได้กำหนดรูปแบบของหลักประกันและการค้ำประกันไว้ในลักษณะของคุณสมบัติของผู้ทำการผ่านแดน แต่ยังไม่สอดคล้องกับกรอบความตกลง ฯ และไม่ชัดเจนเหมาะสมเท่าที่ควร จึงควรกำหนดรูปแบบของหลักประกันและการค้ำประกันไว้กรณีหลักประกัน อาจกำหนดให้อยู่ในรูปแบบเงินฝาก หรือเงินสด หรือพันธบัตรต่าง ๆ เป็นต้น กรณีการค้ำประกัน อาจมีผู้ค้ำประกันเป็นนิติบุคคล เช่น ธนาคาร เป็นต้น หรือบุคคลธรรมดา การกำหนดหลักประกันแบบรายเที่ยวและหลักประกันหลายครั้งแล้ว แต่ความสะดวกและเหมาะสม

(3) การกำหนดเรื่องความรับผิดชอบของผู้ค้ำประกัน ผู้ค้ำประกันต้องรับผิดชอบเจ้าหน้าที่ลูกหนี้ร่วม โดยเริ่มมีความรับผิดชอบตั้งแต่วันที่ทำการสุทธการต้นทางยอมรับใบขนสินค้าผ่านแดนและการวางประกันนั้นจนถึงเวลาสิ้นสุด ทั้งนี้ เพื่อให้แน่ใจว่ารัฐจะได้รับชำระหนี้สุทธการที่อาจเกิดขึ้นจนครบถ้วน

(4) การกำหนดจำนวนหลักประกัน กฎหมายไทยยังมีได้กำหนดไว้ชัดเจนและเหมาะสม อาจเกิดปัญหาการใช้ดุลยพินิจในการพิจารณาได้ โดยควรกำหนดให้หลักประกันจะต้องมีจำนวนต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และจะต้องไม่มากกว่าจำนวนค่าภาษีอากรที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งหากมีหลักในการคำนวณอย่างชัดเจน จะก่อให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรม

(5) การกำหนดหลักเกณฑ์การยกเว้นการค้ำประกันหรือการลดวงเงินค้ำประกัน ให้แก่ผู้ประกอบการชั้นดี มีประสบการณ์ในการผ่านแดน ที่มีความเสี่ยงน้อย ไม่มีประวัติการกระทำผิดทางสุทธการ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่สุจริต โดยให้กำหนดหลักเกณฑ์ความเชื่อถือของผู้ประกอบการขนส่งผ่านแดนให้ชัดเจน

(6) การกำหนดให้มีหน่วยงานเฉพาะไว้จัดเก็บข้อมูลและสถิติการกระทำ ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งผ่านแดน ว่ามีความน่าเชื่อถือระดับใด แล้วนำข้อมูลนั้นมาใช้ประกอบการประมวลผลความเสี่ยง เพื่อใช้พิจารณาคำนวนอัตราการวางหลักประกันให้รวดเร็ว ถูกต้อง และแม่นยำ ในการให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ประกอบการชั้นดี

(7) กำหนดหลักเกณฑ์ให้คืนหลักประกันโดยไม่ชักช้า เมื่อผู้ประกอบการขนส่งผ่านแดนได้ดำเนินพิธีการสุทธการโดยถูกต้องครบถ้วนตามเงื่อนไขแล้ว ต้องคืนหลักประกันดังกล่าวโดยไม่ชักช้า เนื่องจากรัฐไม่มีความเสี่ยงทางสุทธการแล้ว จึงควร

อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการที่จะได้รับหลักประกันคืน ทั้งนี้ เพื่อลดค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ

ประการที่สาม กำหนดให้จัดตั้งสำนักงานวางหลักประกันประจำประเทศไทย ตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยสำนักงานวางหลักประกันมีหน้าที่ในการอนุญาตให้มีการรับประกัน และกำกับดูแลการค้าประกันในระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียนให้ครอบคลุมในการขนส่งสินค้าผ่านแดนอาเซียน โดยจัดให้มีบุคลากรในหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพ จัดฝึกอบรมให้เจ้าหน้าที่มีความรู้ ความเข้าใจ และมีพิธีการการที่เรียบง่าย ไม่ยุ่งยาก เพื่ออำนวยความสะดวกของผู้ประกอบการขนส่งผ่านแดน

โดยพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ฉบับใหม่ ได้บัญญัติให้มีรูปแบบในการออกกฎหมายลำดับรองหรืออนุบัญญัติ ดังนี้

- (1) พระราชกฤษฎีกา
- (2) กฎกระทรวง
- (3) ประกาศกรมศุลกากร
- (4) ระเบียบกรมศุลกากรโดยอนุมัติของรัฐมนตรี

กรณีการขนส่งสินค้าผ่านแดนยังคงให้ออกกอนุบัญญัติเป็นประกาศกรมศุลกากรตามมาตรา 102 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ที่ให้ปฏิบัติตามแบบ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศ ดังที่กล่าวไว้ข้างต้น

ทั้งนี้ ประเทศไทย และประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนควร ร่วมกันและมีความเป็นหนึ่งเดียวกัน ยึดผลประโยชน์ของภูมิภาค หากประเทศสมาชิกอาเซียนต่างออกกฎหมายที่ให้ประเทศตนได้เปรียบ โดยไม่คำนึงถึงหลักการร่วมกันของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การดำเนินการขนส่งทางระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน คงดำเนินไปได้โดยยาก เพราะฉะนั้นจึงควรตระหนักถึงความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของภูมิภาค และร่วมมือกันปรับปรุงกฎหมายภายในประเทศตนเองให้สอดคล้องกับกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of the Goods in Transit) เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาทางการค้าร่วมกันต่อไป

บรรณานุกรม

หนังสือ

- นิตยา เทียงตรงภิญโญ. ศุลกากรกับการต่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร, 2550.
- มาโนช รอดสม. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายศุลกากรและกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร : บริษัทจี-อาร์ต จำกัด, 2559.
- วิชัย มากวัฒนสุข. กฎหมายภาษีและพิธีการศุลกากร. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์อินฟอร์มีเดียบุ๊กส์, 2551.
- สิทธิกร นิพนยะ. หลักการไม่เลือกปฏิบัติ (non-discrimination principles) รังสรรค์ชนะพรพันธุ์และสมบูรณ์ ศิริประชัย (บรรณาธิการ), กฎกติกา WTO เล่มที่หนึ่ง : กติกาทั่วไป. โครงการWTO Watch (จับกระแสองค์การการค้าโลก). กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัดสามลดา, 2552

วิทยานิพนธ์

- กิตติมา แก้วเถื่อน. “ปัญหาทางกฎหมายในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ศึกษากรณี : การประกอบธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าผ่านแดน.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2555.
- นุชนาฏ ฉางเข้าชัย. “ปัญหาบางประการเกี่ยวกับการชำระภาษีศุลกากรและการคืนอากรทั่วไป.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557.
- พิพัฒน์ จันทน์เมฆา. “มาตรการศุลกากรของอาเซียนสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน ศึกษาเฉพาะกรณีการขนส่งทางบกของประเทศในกลุ่มอินโดจีน.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.
- หยาดพิรุณ งามรูป. “ปัญหาการผ่านแดนและการถ่ายลำในการนำเข้าและส่งออกสินค้า.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557.

เว็บไซต์

กรมศุลกากร. “นโยบายกำกับองค์การที่ดีกรมศุลกากร ปีงบประมาณ 2559.”

http://www.customs.go.th/cont_strc_download.php?lang=th&top_menu=menu_homepage¤t_id=142231324147505f4c464a4f464b4a, 3 มกราคม 2560

อรอนงค์ นิลจติรัตน์. “ปัญหากฎหมาย ถ้ายล้า ผ่านแดน ที่กรมศุลกากรควรตระหนัก ต่อ คำพิพากษาศาลปกครองสูงสุด.”

<https://www.gotoknow.org/posts/569952>, 3 มกราคม 2560

สำนักมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กรมศุลกากร. “ความเป็นมา.”

http://www.aeothai.com/page_content.php?page=1&menu=7, 3 มกราคม 2560

World Customs Organization. “Transit Facilitation for Regional Economic Integration and Competitiveness.” http://www.wcoomd.org/en/topics/research/activities-and-programmes/~/_media/30EA73887EED41E1A3E774175C7FE097.ashx, January 3, 2017.

เอกสารอื่น

รายงานการประชุมคณะทำงานพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกทางการค้า ครั้งที่ 20.

รายงานของคณะกรรมการการเศรษฐกิจ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เรื่อง การพิจารณา ศึกษาผลกระทบมาตรการผ่านแดน ถ้ายล้า ของประเทศต่อการจัดเก็บภาษีสินค้า, หนังสือที่ระลึกวันสถาปนากรมศุลกากร ครบรอบ 140 ปี พ.ศ. 2417 – 2557.