

ทำความเข้าใจกับความตกลงด้านการขนส่งทางถนนของอาเซียน*

ศศิวิรา เลหาสุรโยธิน**

1. ความเป็นมา

สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรืออาเซียน ก่อตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความร่วมมือและความมั่นคงทางการเมือง การเติบโตทางการค้าและทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการพัฒนาทางสังคมของประเทศสมาชิก ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ประเทศสมาชิกอาเซียนจึง หาได้เพียงแต่ดำเนินการโดยมุ่งเน้นการเปิดเสรีด้านการค้าสินค้า บริการ และการลงทุนระหว่างกัน ผ่านการลดภาษีหรือกำแพงการค้าเท่านั้น หากแต่ยังให้ความสำคัญต่อการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในบริบทต่าง ๆ โดยเฉพาะระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการค้าและการเชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อ อันเป็นที่มาของการจัดทำความตกลงด้านการขนส่งในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางบก

เนื่องด้วยการคมนาคมขนส่ง ถือเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักที่จะส่งเสริมการพัฒนาด้านเศรษฐกิจอย่างมีประสิทธิภาพ ในเวทีความร่วมมือระหว่างประเทศของอาเซียนด้านเศรษฐกิจ สาขาการขนส่ง จึงถือเป็นสาขาหนึ่งที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง โดยภายใต้สาขาความร่วมมือด้านการขนส่งของอาเซียนที่มีการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน (ASEAN Transport Ministers Meeting: ATM) เป็นที่ประชุมสูงสุดของความร่วมมือด้านการขนส่ง นั้น ได้มีการแบ่งคณะทำงานออกเป็นด้านต่าง ๆ ตามแต่ละรูปแบบ (Mode) ของการขนส่ง จำนวน 4 คณะทำงาน ได้แก่ คณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน (ASEAN Air Transport Working Group: ATWG) คณะทำงานด้านการขนส่งทางน้ำของอาเซียน (ASEAN Maritime Transport Working Group: MTWG) คณะทำงานด้านการขนส่งทางบกของอาเซียน (ASEAN Land Transport Working Group: LTWG) และคณะทำงานด้านการอำนวยความสะดวกในการขนส่งของอาเซียน (ASEAN Transport Facilitation Working Group : TFWG) ซึ่งคณะทำงานแต่ละคณะต่างก็ได้มีการประชุมหารือ เพื่อแสวงหาความร่วมมือในแต่ละด้านเพื่อส่งเสริมการพัฒนาการขนส่งในภูมิภาคอาเซียน

ทั้งนี้ การขนส่งทางถนนถือเป็นกลไกหลักในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกอาเซียน รวมไปถึงสนับสนุนห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค เนื่องจากภูมิภาคอาเซียนประกอบด้วยประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันหลายแห่ง¹ การขนส่งทางถนนจึงกลายเป็นทางเลือกที่ ยืดหยุ่น ต้นทุนต่ำ และเข้าถึงแต่ละพื้นที่ได้ง่าย

* Introduction to ASEAN Road Transport Agreement

** Miss Sasivara Laohasurayodhin, หัวหน้าส่วนสถานีขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก

¹ ในเวทีการเจรจาจัดการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ บางครั้งจะมีการกล่าวถึงประเทศสมาชิกโดยอาศัยพื้นฐานทางภูมิศาสตร์ของแต่ละประเทศ เช่น Mainland ASEAN หมายถึง เมียนมา ไทย สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย และสิงคโปร์ ในขณะที่ Islands ASEAN หมายถึง อินโดนีเซีย มาเลเซีย บรูไน และฟิลิปปินส์

เมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น เช่น ทางอากาศ หรือทางน้ำ ในกรณี ที่ประชุม TFWG² จึงได้มีการประชุมหารือเพื่อเจรจาจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศสมาชิก

2. ความตกลงด้านการขนส่งทางถนนของอาเซียน

โดยหลักการแล้วประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศนอกเหนือจากสิงคโปร์³ จะไม่อนุญาตให้รถขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารต่างประเทศเข้ามาดำเนินการขนส่งในประเทศของตน ในกรณีของประเทศไทย พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522⁴ มาตรา 25 และ 26 กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศมาใช้ประกอบการขนส่งในประเทศไทย เว้นแต่เพื่อการขนส่งระหว่างประเทศและได้รับใบอนุญาต นอกจากนี้ยังกำหนดห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งระหว่างประเทศเว้นแต่จะได้รับใบอนุญาต ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดต่ออนุสัญญาหรือข้อตกลงระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่ง ในกรณี จะเห็นได้ว่าการมีความตกลงด้านการขนส่งทางถนน ซึ่งถือเป็นความตกลงระหว่างประเทศ จึงถือเป็นกลไกสำคัญที่จะช่วยก่อให้เกิดสิทธิในการให้รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาดำเนินการขนส่งในประเทศสมาชิกอาเซียนอื่น ๆ ได้ อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกด้านขนส่งในภูมิภาคอาเซียน

ปัจจุบันอาเซียนมีความตกลงด้านการขนส่งทางถนน ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลัก คือ ความตกลงด้านการขนส่งสินค้า และความตกลงด้านการขนส่งผู้โดยสาร

2.1 ความตกลงอาเซียนด้านการขนส่งสินค้า ปัจจุบันอาเซียนมีความตกลงด้านการขนส่งสินค้าทางถนนทั้งสิ้น 2 ความตกลง ได้แก่

2.1.1 กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT)

ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ร่วมกันลงนามในกรอบความตกลง AFAFGIT ในระหว่างการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 6 (ASEAN Summit) เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2541 ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม โดยกรอบความตกลง AFAFGIT มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนให้มีระบบการขนส่งผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพและเอกภาพ เพื่อสนับสนุนการค้าและการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ประสานกฎระเบียบด้านการขนส่ง การค้า และศุลกากรให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

² เนื่องจากการเจรจาจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางถนนถือเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง จึงทำให้ความตกลงด้านการขนส่งทางถนนฉบับต่าง ๆ ของอาเซียน อยู่ภายใต้การดำเนินการของคณะทำงาน TFWG

³ ประเทศสิงคโปร์อนุญาตให้รถขนส่งสินค้าและรถขนส่งผู้โดยสารที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกอาเซียนเข้ามาดำเนินการขนส่งในประเทศได้ กรณีที่มีการจัดทำประกันภัย จ่ายค่าภาษีถนน ติดตั้งเครื่องจ่ายค่าธรรมเนียมการใช้ถนน (Electronic Road Pricing: ERP) และดำเนินการลงทะเบียนเพื่อขอรับใบอนุญาตกับกรมการขนส่งทางบกสิงคโปร์ (Land Transport Authority: LTA)

⁴ มาตรา 25 วรรค 1 กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งระหว่างประเทศเว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลางโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางและผู้ได้รับใบอนุญาตดังกล่าวต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติทั้งหลายแห่งพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดต่ออนุสัญญาหรือข้อตกลงระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่ง

มาตรา 26 วรรค 1 กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศมาใช้ประกอบการขนส่งในประเทศไทย เว้นแต่เพื่อการขนส่งระหว่างประเทศและได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลางแล้ว

รวมทั้งเพื่อสนับสนุนส่งเสริมการค้าระหว่างกันซึ่งจะทำให้การรวมตัวกันทางเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคใกล้เคียงยิ่งขึ้น ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันกรอบความตกลงฉบับนี้เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2542 โดยกรอบความตกลงฉบับนี้กำหนดให้ภาคีสัญญาตกลงยินยอมให้สิทธิรถขนส่งสินค้าของประเทศภาคีสัญญาที่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด และได้รับใบอนุญาตจากประเทศสมาชิกอื่น ดำเนินการขนส่งในประเทศตนได้ในลักษณะของการขนส่งผ่านแดน แต่ห้ามทำการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (Cabotage) โดยภาคีสัญญาตกลงจำกัดจำนวนรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าไว้ไม่เกินกว่า 500 คันต่อภาคีสัญญา⁵ ในการดำเนินการภายใต้กรอบความตกลง AFAFGIT จะต้องดำเนินการขนส่งบนเส้นทางที่กำหนดและปฏิบัติตามหลักการที่กำหนดในพิธีสาร (Protocol) ที่แนบท้ายกรอบความตกลงจำนวน 9 ฉบับ ได้แก่

พิธีสาร 1 การกำหนดเส้นทางของการขนส่งผ่านแดนและสิ่งอำนวยความสะดวก (Designation of Transit Transport Routes and Facilities)

พิธีสาร 2 การกำหนดที่ทำการพรมแดน (Designation of Frontier Posts)

พิธีสาร 3 ประเภทและปริมาณของรถ (Types and Quantity of Road Vehicles)

พิธีสาร 4 ข้อกำหนดทางเทคนิคของรถยนต์ (Technical Requirements of Road Vehicles)

พิธีสาร 5 แผนการประกันภัยรถภาคบังคับอาเซียน (ASEAN Scheme of Compulsory Motor Vehicle Insurance)

พิธีสาร 6 จุดข้ามแดนสำหรับรถไฟและสถานีชุมทาง (Railways Border and Interchange Stations)

พิธีสาร 7 ระบบศุลกากรผ่านแดน (Customs Transit System)

พิธีสาร 8 มาตรการสุขอนามัยพืชและสัตว์ (Sanitary and Phytosanitary Measures)

พิธีสาร 9 สินค้าอันตราย (Dangerous Goods)

ทั้งนี้ กรอบความตกลง AFAFGIT มีผลใช้บังคับ (enter in to force) เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2543

2.1.2 กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transports: AFAFIST)

ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ร่วมกันลงนามในกรอบความตกลง AFAFIST เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2552 โดยกรอบความตกลง AFAFIST มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน รวมทั้งเพื่อเสริมกรอบความตกลง AFAFGIT ให้ประเทศสมาชิกอาเซียนมีระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันกรอบความตกลงฉบับนี้เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2554 โดยกรอบความตกลงฉบับนี้กำหนดให้ภาคีสัญญาตกลงยินยอมให้สิทธิรถขนส่งสินค้าของภาคีสัญญาที่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดและได้รับใบอนุญาตจากประเทศสมาชิกอื่น ดำเนินการขนส่งสินค้าเข้าไปหรือออกมาจากดินแดน (ข้ามแดน) ของภาคีสัญญานั้นได้ แต่ห้ามทำการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (Cabotage)

⁵ ในพิธีสาร 3 ประเภทและปริมาณของรถ ของกรอบความตกลง AFAFGIT ระบุให้ปริมาณของรถภายใต้กรอบความตกลง AFAFGIT อยู่ที่ประเทศละไม่เกิน 60 คัน แต่ในคราวการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 15 ในปี 2552 ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม ได้มีมติในเพิ่มจำนวนรถที่ใช้ในการขนส่งเป็นประเทศละไม่เกิน 500 คัน

โดยภาคีสัญญาตกลงจำกัดจำนวนรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าไว้ไม่เกินกว่า 500 คันต่อภาคีสัญญา (รวมกับจำนวนรถที่อนุญาตตามกรอบความตกลง AFAFGIT⁶) ซึ่งหลักการของกรอบความตกลง AFAFIST จะสอดคล้องกับกรอบความตกลง AFAFGIT โดยได้มีการกำหนดให้นำพิธีสาร 1, 2, 3, 4, 5, 8 และ 9 ของกรอบความตกลง AFAFGIT มาใช้ด้วย ทั้งนี้ กรอบความตกลง AFAFIST มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2554

2.2 กรอบความตกลงอาเซียนด้านการขนส่งผู้โดยสาร ปัจจุบันอาเซียนมีความตกลงด้านการขนส่งผู้โดยสารทางถนน เพียงความตกลงเดียว ได้แก่ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารข้ามพรมแดนโดยยานพาหนะทางถนน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Cross Border Transport of Passengers by Road Vehicles: ASEAN CBTP)

ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ร่วมกันลงนามในกรอบความตกลง ASEAN CBTP เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2560 โดยกรอบความตกลง ASEAN CBTP มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งผู้โดยสารในภูมิภาคอาเซียน ให้สามารถดำเนินการขนส่งข้ามพรมแดนในอาเซียนได้โดยที่ผู้โดยสารไม่ต้องเปลี่ยนรถ เมื่อเดินทางเข้าพรมแดนไปยังประเทศภาคีสมาชิกอื่น ซึ่งถือเป็นการลดขั้นตอนที่ยุ้งยากในการเดินทางและส่งเสริมการเชื่อมโยงภายในภูมิภาคอาเซียน ทั้งนี้ ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันกรอบความตกลงฉบับนี้เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2562 โดยกรอบความตกลง ASEAN CBTP กำหนดให้ภาคีสัญญาตกลงยินยอมให้สิทธิรถขนส่งผู้โดยสารของภาคีสัญญาที่ได้รับใบอนุญาตจากประเทศสมาชิกอื่น สามารถดำเนินการขนส่งผู้โดยสารข้ามพรมแดนโดยใช้นยานพาหนะทางถนน ทั้งในรูปแบบประจำทางและไม่ประจำทาง โดยต้องดำเนินการบนเส้นทางการขนส่งข้ามพรมแดนและจุดเข้า/ออกที่กำหนดไว้ในบทแนบท้าย (Schedule) ของกรอบความตกลงฉบับนี้ รวมถึงหลักเกณฑ์อื่น ๆ ที่กำหนดไว้ในกรอบความตกลง แต่ห้ามทำการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ (Cabotage) โดยภาคีสัญญาตกลงจำกัดจำนวนรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำทางไว้ไม่เกินกว่า 500 คันต่อภาคีสัญญา ทั้งนี้ กรอบความตกลง ASEAN CBTP มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2560

นอกเหนือไปจากความตกลงด้านการขนส่งทางถนนทั้ง 3 ความตกลงที่กล่าวไปข้างต้นแล้ว ในการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนประเทศสมาชิกอาเซียนยังได้จัดทำความตกลงอื่น ๆ ได้แก่

(1) ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศอาเซียน (Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licenses Issued by ASEAN Countries) ซึ่งความตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2540 โดยความตกลงฉบับนี้เป็น การยอมรับใบอนุญาตขับรถท้องถิ่น (Domestic Driving License) ที่ออกให้โดยประเทศสมาชิกอาเซียน สำหรับผู้ที่เข้ามาพำนักเป็นการชั่วคราว เว้นแต่กรณีใบอนุญาตชั่วคราวหรือใบอนุญาตเฉพาะกาลของผู้หัดขับ โดยใบอนุญาตขับรถจะต้องทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ หรือมีการกำกับด้วยคำแปลภาษาอังกฤษที่ผ่านการรับรองแล้ว

(2) ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ (Agreement on the Recognition of Commercial Vehicle Inspection Certificates for Goods Vehicle

⁶ ใบอนุญาตรถสินค้าข้ามพรมแดนอาเซียน (ASEAN Goods Vehicle Cross Border Permit: AGVCB Permit) ที่แต่ละประเทศจะออกให้แก่รถขนส่งสินค้าของประเทศตนนั้น สามารถใช้ดำเนินการขนส่งสินค้าทั้งผ่านแดนและข้ามแดนได้ภายใต้กรอบความตกลง AFAFGIT และ AFAFIST

and Public Service Vehicles Issued by ASEAN Member Countries) ซึ่งความตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2549 โดยความตกลงฉบับนี้ส่งผลให้ประเทศสมาชิกอาเซียนยอมรับมาตรฐานการตรวจสอบสภาพรถซึ่งกันและกัน โดยยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถของรถเชิงพาณิชย์และรถสาธารณะที่ออกโดยประเทศภาคีอื่น โดยหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถจะต้องทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ หรือมีการกำกับด้วยคำแปลภาษาอังกฤษที่ผ่านการรับรองแล้ว

ในการนี้ จะเห็นได้ว่าในส่วนของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศนั้น อาเซียนมีความพร้อมที่จะส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการดำเนินการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารภายในภูมิภาค

3. ข้อสังเกตต่อการจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางถนนของอาเซียน

จากข้อมูลของความตกลงด้านการขนส่งทางถนนฉบับต่าง ๆ ของอาเซียน จะเห็นได้ว่าการที่ความตกลงแต่ละฉบับจะมีผลบังคับใช้นั้น ใช้ระยะเวลาที่ค่อนข้างนานเมื่อพิจารณาจากวันที่ประเทศสมาชิกทั้ง 10 ประเทศร่วมกันลงนามในความตกลง หนึ่งในเหตุผลหลักเป็นเพราะกลไกของความตกลงที่กำหนดให้ต้องมีการให้สัตยาบันภายหลังจากการลงนาม ซึ่งในส่วนของกรอบความตกลง AFAFGIT ได้กำหนดให้ทุกประเทศต้องให้สัตยาบันให้ครบถ้วนก่อนที่ความตกลงจะมีผลใช้บังคับ ดังนั้นในการจัดทำกรอบความตกลง AFAFIST และ ASEAN CBTP ที่ประชุม TFWG จึงกำหนดให้นำหลักการ ASEAN-X มาปรับใช้เพื่อให้ประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีความพร้อมสามารถดำเนินการตามกรอบความตกลงไปก่อนได้ ส่งผลให้มีการกำหนดให้กรอบความตกลงมีผลใช้บังคับเมื่อมี 3 ประเทศสมาชิกให้สัตยาบัน

อีกเหตุหนึ่งที่ทำให้ความตกลงด้านการขนส่งทางถนนของอาเซียนมีความล่าช้า เป็นเพราะการกำหนดให้กรอบความตกลง AFAFGIT และ AFAFIST มีการกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ของการดำเนินการขนส่งภายใต้พิธีสารฉบับต่าง ๆ ซึ่งแต่ละพิธีสารมีเนื้อหาสาระที่มีความเฉพาะตัวและอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานที่แตกต่างกันไป ทำให้ต้องมีการจัดตั้งคณะทำงานย่อย (Sub-working Group) เพื่อดำเนินการเจรจาจัดทำพิธีสารแต่ละฉบับ พิธีสาร 1 เป็นเรื่องของเส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง ในที่นี้คือถนนที่จะใช้ทำการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งต้องมีการพิจารณาถึงสภาพความพร้อมของแต่ละเส้นทางด้วย ในที่นี้การเจรจาจัดทำพิธีสารดังกล่าวจึงอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานด้านคมนาคมหรือโยธาธิการของแต่ละประเทศสมาชิก พิธีสาร 2 และ 7 เป็นเรื่องของที่ทำการพรมแดนและพิธีการศุลกากรผ่านแดน จึงอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานด้านศุลกากรของแต่ละประเทศสมาชิก พิธีสาร 5 อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานด้านประกันภัยของแต่ละประเทศสมาชิก เป็นต้น การดำเนินการของคณะทำงานย่อยจึงมีความเป็นเอกเทศ ทำให้เป็นการยากต่อที่ประชุม TFWG ซึ่งมีกระทรวงคมนาคมของแต่ละประเทศสมาชิกเป็นหน่วยงานหลัก ในการติดตามความคืบหน้าและประสานงาน เห็นได้ชัดจากกรณีที่พิธีสาร 2 มีการจัดทำแล้วเสร็จและลงนามเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2561 ซึ่งเป็นเวลาเกือบ 18 ปี นับแต่ที่กรอบความตกลง AFAFGIT มีผลใช้บังคับเมื่อเดือนตุลาคม 2543

เพื่อรับมือกับปัญหาความล่าช้าของการจัดทำพิธีสารที่เกี่ยวข้อง ในการจัดทำกรอบความตกลง ASEAN CBTP ที่ประชุม TFWG จึงได้กำหนดให้รายละเอียดของเส้นทางและจุดเข้าออกภายใต้กรอบความตกลง ASEAN CBTP จัดทำในรูปแบบของบทแนบท้าย (Schedule) ของกรอบความตกลงแทนที่จะจัดทำในรูปแบบของพิธีสาร

เพื่อให้ในการเจรจาจัดทำความตกลง ได้มีการเจรจาถึงบทแนบท้ายในที่ประชุมเดียวกัน หากแต่การเจรจาจัดทำกรอบความตกลง ASEAN CBTP ก็ใช้เวลากว่า 6 ปี (2544 - 2560) ในการดำเนินการ