

106 年度國際經貿政策研究中心計畫
(WTO 暨 RTA 中心計畫)
子計畫二：短期性議題 (10)

研析新南向國家主要關務便捷化法制及其與
我國相關關務制度之比較

本報告內容係研究單位之觀點，不應引申為委託機關之意見

委託單位：經濟部國際貿易局／外交部

研究單位：中華經濟研究院 (WTO 及 RTA 中心)

中華民國 106 年 12 月

106 年度國際經貿政策研究中心計畫
(WTO 暨 RTA 中心計畫)
子計畫二：短期性議題 (10)

研析新南向國家主要關務便捷化法制及其與
我國相關關務制度之比較

計畫主持人：徐遵慈

研究人員：羅傑、黃苡嵐、孫聖恆

研究助理：張立宇

委託單位：經濟部國際貿易局／外交部

研究單位：中華經濟研究院 (WTO 及 RTA 中心)

中華民國 106 年 12 月

名詞對照表

ACP	Accredited Client's Programme 受信賴客戶計畫
AEO	Authorized Economic Operator 認證優質廠商
API	Importer Registratoin Number 進口商註冊編號（印尼）
ATIGA	ASEAN Trade in Goods Agreement 東協貨品貿易協定
BIR-ICC	Bureau of Internal Revenue Importer Clearance Certificate 內政部進口通關憑證（菲律賓）
CBE	Courier Bill of Entry 單一快遞報關單
CCFC	Customs Clearance Facilitation Committee 通關便捷化委員會（印度）
CESTAT	Service Tax Appellate Tribunal 貨物稅上訴法庭
CMTA	Customs Modernization and Tariff Act 海關現代化與關稅法（菲律賓）
CPRS	Client Profile Registration System 客戶檔案註冊系統（菲律賓）
DGCE	Directorate General of Customs and Excise 財政部海關總局（印尼）
DGFT	Directorate General of Foreign Trade 外貿總理事會（印度）
EDI	Electronic Data Interchange 電子資料交換
GAAP	Generally Accepted Accounting Principles 一般公認會計原則
GATT	General Agreement on Tariff and Trade 關稅暨貿易總協定
IEC	Importer Exporter Code 進出口商編號
IFRS	International Financial Reporting Standards 國際財務報告準則
INSW	Indonesia National Single Window 國家單一窗口計畫（印尼）
JETRO	Japan External Trade Organization 日本貿易振興機構
LDCs	Least Developed Countries 低度開發國家

MOIT	Ministri of Indusry and Trade 工業暨貿易部（越南）
NACCS	Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System 日本自動化系統
NIK	Customs Identificatioin Number 海關認證編號（印尼）
NTB	Non-Tariff Barrier 非關稅障礙
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development 經濟合作暨發展組織
PRS	Permission Request Slip 電子通關文件（馬來西亞）
RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership 區域全面經濟夥伴協定
SAD	Single Administrative Cocument 單一行政文件（菲律賓）
SSM	Single Submission System 印尼海關與動植物隔離局合作之單一申請系統
SWIFT	Single Window Interface for Facilitating Trade 單一窗口系統（印度）
TFA	Trade Facilitation Agreement 貿易便捷化協定
USTR	United States Trade Representative 美國貿易談判代表署
WCO	World Customs Organization 世界海關組織
WEF	World Economic Forum 世界經濟論壇
WTO	World Trade Organization 世界貿易組織

目次

目次.....	i
表次.....	iii
圖次.....	v
第一章 緒論.....	1
第一節 研究緣起與目的.....	1
第二節 研究內容與研究方法.....	2
第二章 WTO《貿易便捷化協定》與關務法規.....	5
第一節 WTO《貿易便捷化協定》之談判背景與協定內涵.....	5
第二節 WTO《貿易便捷化協定》與國際關務法規之關聯.....	15
第三節 東協、印度在WTO《貿易便捷化協定》下之適用義務....	19
第三章 我國之關務法規.....	23
第一節 我國關務規範架構.....	23
第二節 我國貨物通關流程.....	24
第三節 我國關務規範重要內容.....	25
第四節 小結.....	39
第四章 新南向國家之關務法規研析.....	41
第一節 印尼.....	42
第二節 菲律賓.....	55

第三節 馬來西亞.....	67
第四節 泰國.....	77
第五節 印度.....	87
第六節 越南.....	105
第五章 結論與政策建議.....	119
第一節 綜合結論.....	119
第二節 政策建議.....	126
參考文獻.....	129

表 次

表 2-1	WTO 對貿易便捷化協定執行成效之估計	10
表 2-2	WTO、OECD 共同之貿易便捷化指標說明	18
表 2-3	我國與本研究 6 國通知 WTO 秘書處批准《貿易便捷化協定》與 適用義務一覽表	21
表 2-4	我國與本研究 6 國於《貿易便捷化協定》下通知 8 項措施之義務	22
表 3-1	我國之重要關務法規	24
表 3-2	我國《關稅法》之重要關務規範	37
表 4-1	印尼之重要關務法規	43
表 4-2	印尼與我國《關稅法》架構對應之具體關務規範	51
表 4-3	菲律賓之主要關務法規	56
表 4-4	菲律賓與我國《關稅法》架構對應之具體關務規範	63
表 4-5	馬來西亞之主要關務法規	68
表 4-6	馬來西亞與我國《關稅法》架構對應之具體關務規範	74
表 4-7	泰國之主要關務法規	78
表 4-8	泰國與我國《關稅法》架構對應之具體關務規範	84
表 4-9	印度主要之關務法規	88
表 4-10	印度與我國《關稅法》架構對應之具體關務規範	99
表 4-11	越南之主要關務法規	106
表 4-12	越南與我國《關稅法》架構對應之具體關務規範	114

表 5-1	我國與 6 國便捷化措施綜合對照表.....	121
表 5-2	各國便捷化指標評比對照總表	124
表 5-3	我國與 6 國物流績效指標（LPI）綜合對照表.....	125

圖 次

圖 2-1	全球主要進口國貿易成本佔從價關稅之比率.....	8
圖 2-2	WTO《貿易便捷化協定》架構圖.....	11
圖 3-1	我國關務程序之貿易便捷化指標評比.....	40
圖 4-1	印尼之貿易便捷化指標評比.....	54
圖 4-2	菲律賓之貿易便捷化指標評比.....	67
圖 4-3	馬來西亞之貿易便捷化指標評比.....	77
圖 4-4	泰國之貿易便捷化指標評比.....	87
圖 4-5	印度關務程序之貿易便捷化指標評比.....	105
圖 4-6	越南關務程序之貿易便捷化指標評比.....	118

第一章 緒論

第一節 研究緣起與目的

近年東南亞與南亞國家經濟快速成長，對外因外人直接投資(FDI)逐年增加，帶動進出口貿易蓬勃發展，對內則有中產階級逐漸崛起而刺激內需市場與民間消費。其中，2015 年東南亞國家協會(ASEAN，以下簡稱東協)10 國已宣布建立東協經濟共同體(ASEAN Economic Community, AEC)，而東協與中國大陸、日本、南韓、印度、及紐西蘭、澳洲 6 國組成之《區域全面經濟夥伴協定》(Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP)談判，更預計將於明(2018)年內完成談判。

RCEP 如能完成談判及付諸實施，將可望建構一涵蓋 35 億人口，且國民生產毛額(GDP)總值居全球首位的巨型自由貿易區(Free Trade Area, FTA)。依據經濟部統計，2016 年我國與 RCEP 的 16 個成員國雙邊貿易金額占我對外貿易總額比重高達 58.6%，較美國未退出《跨太平洋夥伴協定》(Trans Pacific Partnership, TPP)前該 FTA 之 12 國占我對外貿易總額比重約 37.40%，更勝一籌，也顯示東南亞與南亞國家對我貿易投資活動之重要地位。

蔡英文總統在 2016 年 5 月 20 日就職演說中，提出「新南向政策」，目的在奠基於我國向與東南亞國家、南亞國家(主要為印度)在經貿、文化、人員交流的基礎與我國的優勢上，重新建構台灣與亞太地區的連結。行政院依據蔡總統於 2016 年 8 月 16 日召開對外經貿戰略會談，正式提出《新南向政策綱領》，更於 9 月 5 日提出「新南向政策推動計畫」，¹並將原屬經濟部

¹ 行政院，「新南向政策推動計畫」正式啟動，2016 年 9 月 5 日，參見 http://www.ey.gov.tw/News_Content2.aspx?n=F8BAEBE9491FC830&s=82400B39366A678A。

之經貿談判辦公室，提高至行政院層級，擔負統籌協調「新南向政策」執行之責。

自 2017 年 1 月 1 日開始，新南向政策起跑，依據新南向政策推動計畫，我國推動此一政策針對四大面向—經貿合作、人才交流、資源共享 與區域鏈結，進行各項具體推動工作。²

其中，經貿合作、區域鏈結實為我國與東協、南亞國家聯繫之強項，也是新南向政策經濟面向的支柱。依此，在經貿合作之下，各國的關務法規、通關規定與實務運作，對我雙邊貿易影響甚大，應予蒐集資料及展開研析。此外，世界貿易組織(WTO)自 2001 年推動杜哈回合談判以來，將貿易便捷化納入談判議程，促使 WTO 會員為便利通關與促進貿易便捷化，積極改善效率及增加各項便捷性措施，惟各國實際執法有強弱之別，如能進行實務之比較，亦將有助貿易業者掌握各國海關實務運作，亦可提供資訊，做為未來政府推動雙邊或多邊合作機制之參考。

我國已自今年（2017）起全面推動新南向政策，本計畫旨在探討新南向主要貿易往來國家之關務法規及制度，將研析其主要關務法規，尤其將注重其實施對台商貿易、投資影響較大之重要關務措施之規範內容，其後並比對分析其與我國相關制度之差異，以供主管機關與廠商參考，並作為未來研議是否推動相關關務合作之政策參考。

第二節 研究內容與研究方法

因新南向政策共計涵蓋 18 個國家，且考量關務法規制度的複雜性，不易就 18 國之關務法規與制度進行全面性之研究，本短期案擬先就新南向國家中 6 國，包括印尼、菲律賓、泰國、馬來西亞、越南與印度等與我國經貿

² 行政院，「新南向政策推動計畫」正式啟動，2016 年 9 月 5 日，參見 http://www.ey.gov.tw/News_Content2.aspx?n=F8BAEBE9491FC830&s=82400B39366A678A。

關係密切，且為新南向政策之重點國家，進行關務法規及制度的研析比對。

由於一國之關務法規制度與通關措施涵蓋範圍甚廣，本研究考量對我國進出口貿易之重要性，首先將依據我國《關稅法》之條文架構，整理 6 國之關務法規與主要措施；其次，將參考世界貿易組織(World Trade Organization, WTO) 頃生效實施之《貿易便捷化協定》(Trade Facilitation Agreement, TFA) 下之規範，將篩選該 6 國進口相關的關務程序中是否給予便利性之規範或措施，及對比 6 國在 WTO《貿易便捷化協定》下已通知將履行之義務，以此共同架構進行跨國比較，以瞭解 6 個對象國之法規與實施情形，及比較其與我現行制度或措施之差異性。

在上述通關流程中，為清晰展現本研究欲評估之主要規範內容，及考量我國對渠等國家貿易時可能遭遇之困難或可資利用之程序的重要性，本研究依我國《關稅法》架構特挑選重要比較項目計以下 9 項：1、通關自動化與單一窗口；2、進出口貨物申報；3、優質企業；4、預先核定；5、貨物查驗；6、完稅價格之核定依據與計算方法；7、復查申請與行政救濟；8、保稅倉儲；及 9、關務資訊公布與法規評論。本研究將挑選該國與 9 項措施有關的最重要關務規範，不論其形式上為政策、法律或法規命令，進行說明，並依情況補充各國之特別規範。

在研究方法上，本研究採取文獻分析、回顧研究方式。蒐集資料來源包括新南向各國之官方法律文件、官方之說明，以及國際組織、其他國家對新南向各國關務程序相關研究，例如東協、WTO 以及美國貿易談判代表署 (United States Trade Representative, USTR)、日本貿易振興機構 (Japan External Trade Organization, JETRO) 對新南向國家通關程序、關務法規之整理分析；此外蒐集範圍亦包括重要智庫、研究單位所發行之研究報告，例如世界經濟論壇 (World Economic Forum) 所出版之報告等。

然需說明本研究之研究限制，由於新南向國家中許多資訊公開程度較低，其法規或制度欠缺英文翻譯，尤其政府部門內部之作業要點等均不易蒐集英文翻譯資料，以致無法進行條文分析。本研究團隊此時將替代性地選用

JETRO 之日文版，或是其他國家官方機構提供之英文、日文說明。若仍未能獲得資訊，則將退而求其次選擇研究機構之文獻或報告中的說明。在無法尋獲任何可靠來源資料時，該部分將說明無法獲得資料或進行條文分析。

本研究將於第一章說明研究緣起、目的與限制。第二章將首先說明世界貿易組織（World Trade Organization, WTO）《貿易便捷化協定》(Trade Facilitation Agreement, TFA)之進展、規範內容與重要便捷化措施，其次將就研究涵蓋 6 國(印尼、菲律賓、泰國、馬來西亞、越南、印度)通知 WTO 秘書處有關其履行《貿易便捷化協定》義務之情形，以及國際相關組織之評比，於第四章中與我國之情形進行比較。

第三章將整理、說明我國之關務法規，依序整理並簡介我國重要關務法規及其規範內容，其次說明我國之通關流程以及貿易便捷化措施，最後並對實際的執行狀況加以評述。第四章則將同第三章架構，依序研析及評述印尼、菲律賓、泰國、馬來西亞、越南、印度 6 國之情形。第五章則提出綜合結論及政策建議。

第二章 WTO《貿易便捷化協定》與 關務法規

第一節 WTO《貿易便捷化協定》之談判背景與協 定內涵

貿易便捷化 (Trade facilitation) 係指對於進出口程序的簡化、現代化以及相互調和，其目的在於盡可能減少過多行政程序以及行政程序間的歧異，造成貿易的障礙，屬於非關稅障礙 (Non-Tariff Barrier, NTB)。³ 早期之貿易談判與貿易協定，多著重於關稅障礙的消除，亦即進口關稅的降低與市場進入 (market access)，因此關稅暨貿易總協定 (General Agreement on Tariff and Trade, GATT) 下多次召開多邊回合貿易談判，但始終未針對關務程序、通關便利性等貿易便捷化議題進行談判。

自 GATT 時代結束，WTO 於 1995 年之成立起，全球平均關稅已大幅下降，各國遂開始關注貿易便捷化對國際貿易實務造成的不利影響。依據 WTO 於 2015 年所作的研究指出，各國通關程序如能改善，貿易便捷化的程度提升，將可減少不必要的勞費，對促進貿易流通產生明顯的貢獻。例如，一般而言，在開發中國家因進出口的文書要求等造成的額外成本，可能高達關稅的 219%，顯示如能簡化過多的貿易行政措施，對於貿易自由流動實甚有必要。尤其在當前全球貿易成長逐漸停滯，甚至面臨衰退壓力的情形下，簡化貿易行政程序，加速貨物通關，更具有重要意義。⁴

³ 貿易便捷化定義，參見 WTO 網站，
https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_introduction_e.htm(最後瀏覽時間
2017 年 8 月 18 日)。

⁴ WTO, World Trade Report 2015, at 14-20, 72-98 (2015).

一、WTO 貿易便捷化議題發展與談判過程

WTO 自 1996 年正式展開貿易便捷化議題的討論。在該年 12 月的新加坡部長級會議中，WTO 部長們指示貨品貿易理事會開始就 WTO 規範對貿易程序方面的影響進行初步研究。⁵隨後，WTO 在 2001 年 11 月宣示展開新回合多邊貿易談判，亦即杜哈回合談判(Doha Round)，《杜哈部長會議宣言》第 27 段明確指示，貨品貿易理事會就 GATT 1994 第五條「過境運輸之自由」⁶、第八條「進出口規費及手續」⁷、第十條「貿易法令公布及施行」⁸等規定，

⁵ 參見 WTO 網站之說明，

https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_introduction_e.htm(最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日)。

⁶第五條 過境運輸之自由

一、貨物(包括行李)、船及其他交通工具於通過任何締約國領土時，不論是否另經轉運、倉儲、分裝或改變運輸方式，若通過締約國領土僅係全程之一段，而其起迄均在運輸所經締約國領土以外者，此種性質之運輸稱「過境運輸」。

二、對來自或輸往其他締約國之過境運輸，為採用最便捷之國際運輸路線，各締約國均享有通行其他締約國領土之自由，上述自由不得因船旗國、產地、出發地、進入地、目的地之不同，或有關貨物、船或其他運輸工具之所有權之歸屬而受影響。

三、各締約國得規定通過其領土之過境運輸應向所屬海關申報，但除有不遵相關關稅法令之情事外，不得對來自或前往其他締約國之過境運輸以任何不必要之延擱或限制。並應免徵關稅及課徵過境運輸之過境稅或其他規費；但運費或因此項運輸所產生之相當於行政支出或服務代價之費用，不在此限。

四、各締約國對於來自或輸往其他締約國領土之過境運輸費用及法令必須考量合理性及便利性。

五、有關過境運輸之所有規費，法令及程序，每一締約國對來自或輸往任何其他締約國領土之過境運輸待遇，不得低於對任何第三國之過境運輸所給待遇。

六、每一輸入締約國對經任何其他締約國領土過境運輸產品所給待遇，不得低於該產品如不運經該其他締約國領土而經由產地運至目的地時所應享受之待遇；但任何產品之直接運送，原係該產品輸入取得優惠待遇之必要條件或與該締約國所定關稅估價方式有關，該任一輸入締約國仍得維持其在本協定簽署日期已生效之直接運送之規定。

七、本條文規定不適用於航空器之過境航行，但仍適用於貨物(包括行李)之島中過境運輸。

⁷第八條 輸出入規費及手續

一、

(一) 除進口稅及出口稅及依本協定第三條所徵內地稅外，各締約國對於有關輸入或輸出而課徵之任何性質之所有規費及費用，其數額應與提供服務成本相近者為限，不得含有對國內生產者之間接保護或為財政目的之成分在內。

(二) 各締約國咸認前款所指之規費及費用，其項目應儘量簡化。

(三) 各締約國咸認輸入或輸出手續及必備文件，應儘量簡化。

二、任一締約國經其他締約國或「大會」之請求，應參照本條各規定檢討其法律及規章之實施情形。

三、各締約國對觸犯其通關法令或程序者，如情節輕微，不得嚴加懲罰，特別就通關文件之任何遺漏或錯誤，若係易於補正或顯無詐欺或重大過失情事，所採之罰則不得超過僅需警告之程度。

四、本條各款規定應適用於各締約國主管機關對有關下列輸出入事項，所設定之各項規費、費用、手續及要件，包括：

(一) 領事事務(如領事發票及領事證明)；
(二) 數量限制；
(三) 特許；

訂定貿易便捷化之需求與優先順序，討論開發中國家及低度開發國家(Least Developed Country, LDC)的技術協助及能力建構等問題，展開貿易便捷化議題之談判。2004年8月1日，WTO通過《七月套案》(July Package)，將貿易便捷化議題正式納入杜哈談判議程。

2004年10月，WTO成立貿易便捷化議題談判小組，由各會員國依據談判授權，提出各項便捷化措施之提案，於2009年12月由WTO秘書處彙總成為協定草案，作為談判基礎文件。自便捷化談判彙編草案公布以後，貿易便捷化協定先後共歷經18次修正，最終協定版本為2013年10月23日公布的《貿易便捷化協定(Agreement on Trade Facilitation, WTO文件編號WT/L/911或WT/MIN(13)/36)》，而於2013年12月7日第九屆部長會議中達成協議(WT/MIN(13)/W/8)。同時為將協定納入WTO體系中，亦通過WTO協定附件1A之修正案。修正案在2014年11月27日通過，《貿

-
- (四) 外匯管制；
 - (五) 統計之編製；
 - (六) 文件及證件之核發；
 - (七) 分析與稽核；
 - (八) 檢疫、衛生及蒸燻消毒。

⁸第十條 貿易法令公布及施行

一、任一締約國施行之普遍適用之法律、行政規章，司法判決及行政命令如涉及各項產品關稅分類或估價，或關稅、內地稅或其他規費之比率，或對於產品輸入或輸出，或對其貨款匯入或匯出所加條件或限制，或足以影響產品之銷售、分配、運輸、保險、倉儲、檢驗、展覽、加工、混合或其他用途者，概應以各國政府及商人週知之方法速予公布，但足以妨礙其法律之執行或違背其公共利益，或損害其公、私特種企業之合法營業利益之機密者不在此限。

二、任一締約國所採普遍適用之措施，依照既定及平等之先例，對進口關稅或其他規費之比率予以提高者，或對輸入或其貨項支付課以新增或加重之條件或限制者，應於執行前先經正式公布。

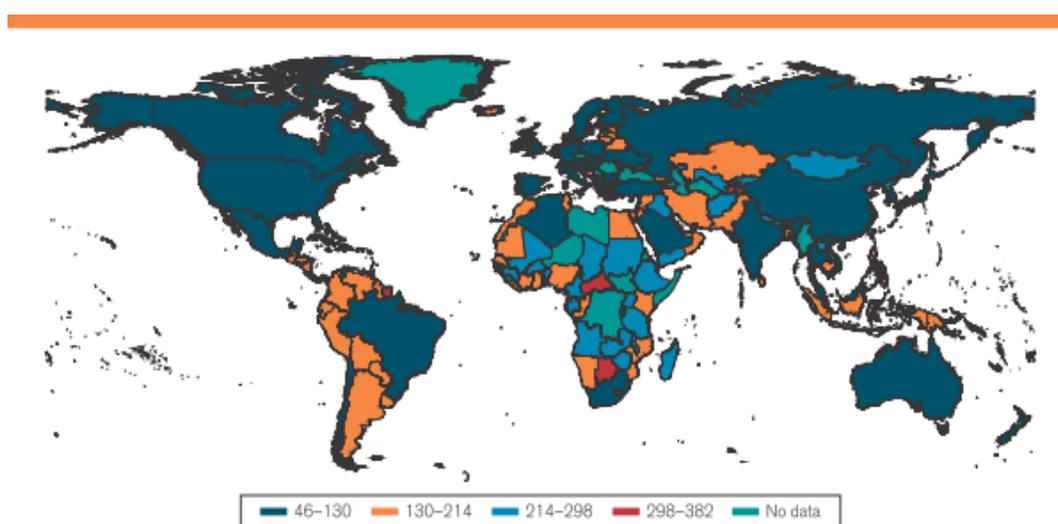
三、

- (一) 每一締約國對本條第一項所稱法律，行政規章，司法判決及行政命令應以平等，公正及合理之方式予以執行。
- (二) 每一締約國為實施對關務行政處分之迅速審查及救濟，應維持或儘速設置司法、仲裁或行政法院或其程序。該法院或程序應獨立於經授權從事行政執行之各機關之外，其所為判決除得由進口商於規定之上訴期限內向上級法院提出上訴外，應由該行政機關予以執行，並為行政之準則；惟該行政機關之最高中央主管機關如具有充分理由，確信該項判決抵觸法律既定原則或與事實不合時，仍得經由其他程序重予審查。
- (三) 一締約國於本協定簽訂之日，在其領域內於業已施行對行政處分予以客觀及公平審查之程序，縱使該程序並不全然或在形式上獨立於經授權從事行政執行之機關之外，亦得不依本項第二款規定撤銷該程序或另訂其他程序；但如經「大會」要求，則仍應就該項程序提出完整之報告，俾由「大會」議決其是否符合本款之規定。

易便捷化協定》遂正式成為 WTO 協定之一部。⁹

依據 WTO《貿易便捷化協定》之規定，協定需經三分之二 WTO 會員批准，始得生效，即約 110 個會員向 WTO 遞交存放書後開始生效。2017 年 2 月 22 日，《貿易便捷化協定》業已正式生效。截至 2017 年 12 月 8 日的最新統計為止，共有 126 個 WTO 會員已經批准本協定。¹⁰

相較於其他處理市場進入、關稅、貿易救濟與防檢疫措施等貿易規範，貿易便捷化雖然受到的關注較少，然《貿易便捷化協定》如能順利發揮效果，將有助減少國際貿易之障礙，帶動貿易成長。依據 WTO 發布之報告，貿易通關成本在開發中國家與低度開發國家，最高可相當於 219%的關稅；即使在先進國家，亦有可能高達 134%。¹¹（參圖 2-1）



資料來源：WTO 秘書處。單位：比率

圖 2-1 全球主要進口國貿易成本佔從價關稅之比率

⁹ WTO 協定的修改、生效方式，參見 Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization, Art. X, available at https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/04-wto_e.htm.

¹⁰ 參見 WTO 運作之 WTO Trade Facilitation Agreement Facility 網站，<http://www.tfafacility.org/ratifications>. (最後更新日期 2017 年 7 月 17 日)。

¹¹ WTO, World Trade Report 2015, at 74-77 (2015).

《貿易便捷化協定》為 WTO 成立以來首次生效的多邊協定。依據 WTO 之研究，如《貿易便捷化協定》能充分實施，將減少通關所需時間，降低總體貿易成本。在通關時間方面，《貿易便捷化協定》預估可減少平均進口時間 1 日半，出口時間 2 日，分別相當於減少 47% 與 91% 時間之效果。其中，由於各國出口貨物種類通常較為集中，進口則較為分散，估計貿易便捷化措施對於減少各國出口所需時間的效用更為明顯。¹²而在減少貿易成本方面，估計若《貿易便捷化協定》充分實施，平均將能降低 14.5% 的貿易成本，對於開發中國家、已開發國家的貿易均將產生極大的助益。¹³

除了減少貿易成本外，貿易便捷化亦將帶來貿易增量與 GDP 增加之好處。同一份研究針對不同的情境，作出「保守估計」、「較為自由化」與「完整執行」《貿易便捷化協定》三種情形對貿易增量與 GDP 增加之估計。如採取較為保守估計的評估，預估 10 年平均出口增長率可多增加每年 2.06%、GDP 平均每年多增長 0.34%；如為完整執行的情形，則 10 年平均每年可多增加 2.67%、GDP 每年多增長 0.50%。換算為實際金額，則若能完整執行《貿易便捷化協定》，相當於每年出口金額可增加 7,500 億美元至 1 兆美元，而 GDP 則最高則可增加 7,555 億美元。¹⁴三種情形均顯示貿易便捷化仍將帶來相當的好處。（參表 2-1）

¹² WTO, World Trade Report 2015, at 78 (2015).

¹³ WTO, World Trade Report 2015, at 78 (2015).

¹⁴ 係以 2007 年之美元價值計算之結果，參見 WTO, World Trade Report 2015, at 88 (2015).

表 2-1 WTO 對貿易便捷化協定執行成效之估計

	Exports	GDP
"Conservative" scenario		
Immediate	2.09	0.36
5 years	2.08	0.35
10 years	2.06	0.34
"Liberal" scenario		
Immediate	2.33	0.43
5 years	2.31	0.41
10 years	2.29	0.40
"Full" scenario		
Immediate	2.73	0.54
5 years	2.71	0.52
10 years	2.67	0.50

資料來源：WTO, World Trade Report 2015, at 88 (2015).

二、《貿易便捷化協定》內容簡介

(一)、《貿易便捷化協定》條文架構

WTO《貿易便捷化協定》之內容由前言（Preamble）以及三編計 24 條條文構成。在前言中，《貿易便捷化協定》開宗明義地說明，本協定之目的在於加強與釐清 GATT 協定 1994 年版之第五條、第八條、第十條之內容，並加速貨物之流通、放行、通關，加強會員之間關務合作，並協助開發中國家與低度開發國家，提供其能力建構與技術協助。

《貿易便捷化協定》第一篇（Section I）計有 12 條條文，內容包括：資訊的公開與可得性；評論、資訊預先取得與諮商之機會；預先審核；申訴程序；加強公平性、非歧視性與透明化原則之適用；進出口費用與規費；貨物清關與放行；邊境機關合作；海關監管下之進口商品移動；進出口程序；轉運自由；關務合作。第二篇（Section II）計有 10 條條文，內容為開發中會員與低度開發會員特殊及差別待遇。第三篇（Section III）計有 2 條條文，內容涵蓋體制安排及最終條款。（協定架構圖示參圖 2-2）

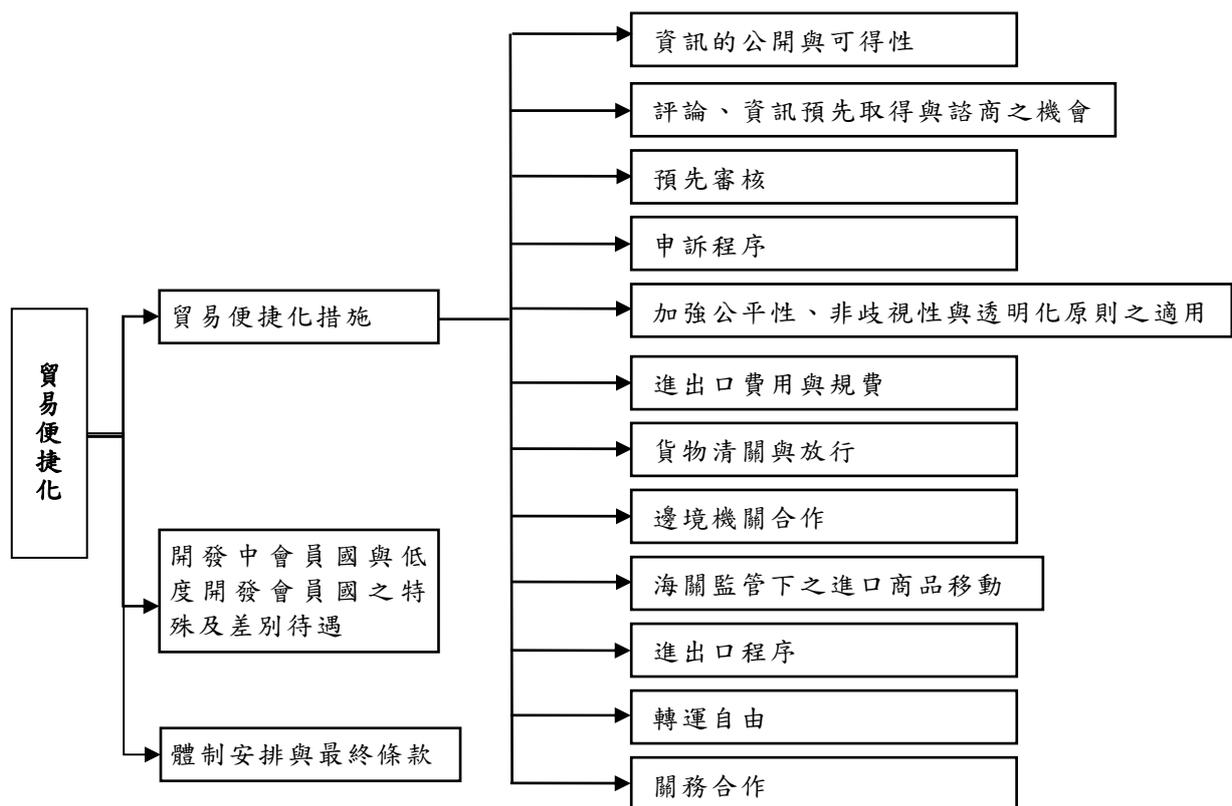


圖 2-2 WTO 《貿易便捷化協定》架構圖

《貿易便捷化協定》第一部分具體條文規定如下：

- 第 1 條：資訊公布與取得，規範事項為：公布、透過網際網路取得資訊、查詢點（Enquiry Points）、通知（Notification）。
- 第 2 條：法規之預先公布與諮詢，規範事項為：法規生效前之資訊公布及建言機會、諮詢（Consultations）。
- 第 3 條：預先核定（Advance Rulings）。
- 第 4 條：訴願或行政訴訟之程序（Appeal or Review Procedures），規範事項為：訴願或行政訴訟之權利（Right to Appeal or Review）。
- 第 5 條：其他強化公平、非歧視與透明化措施，規範事項為：加強管制或查驗之通知（Notifications for enhanced controls or

inspections)、留置(Detention)、檢測程序(Test Procedures)。

第 6 條：進出口費用與規費規定，規範事項為：進出口費用與規費之一般性原則、進出口費用與規費之特別規定、罰則(Penalty Disciplines)。

第 7 條：貨物清關與放行(Release and Clearance of Goods)，規範事項為：預先報關(Pre-arrival Processing)、電子付款(Electronic Payment)、稅費與放行分開核定、風險管理(Risk Management)、清關後稽核(Post-clearance Audit)、訂定並公布平均放行時間(Establishment and Publication of Average Release Times)、優質企業之貿易便捷化措施(Trade Facilitation Measures for Authorized Operators)、快遞貨物通關(Expedited Shipments)、易腐品通關(Perishable Goods)。

第 8 條：邊境機關合作(Border Agency Cooperation)。

第 9 條：轉口貨物之運輸。

第 10 條：進出口及轉運程序，規範事項為：通關手續與文件要求、接受複本、採用國際標準、單一窗口(Single Window)、裝運前檢驗(Pre-shipment Inspection)、禁止指定使用報關行(Customs Brokers)、共通邊境程序及文件規定、被拒貨物(Rejected Goods)、暫准通關/境內、境外加工。

第 11 條：自由轉運(Freedom of Transit)。

第 12 條：關務合作，規範事項為：加強符合性與合作之措施、資訊交換、查證、請求、保護與隱密性、資訊條款、延遲或拒絕請求、互惠性、行政負擔、限制、非授權使用或揭露、雙邊與區域協定。

第二部份為開發中國家會員與低度開發國家會員之特殊及差別待遇，其主要目的在給予開發中國家會員與低度開發國家會員之特殊及差別待遇

下，提供其履行協定義務之彈性，其義務分為 A、B、C 三大類：A 大類（Category A）是指開發中國家或低度開發國家需在協定生效後立即履行之條文，或低度開發國家需在協定生效一年後履行之條文。B 大類（Category B）則是指開發中國家或低度開發國家需在協定生效後，且歷經一段調適期後，必須履行之條文。C 大類（Category C）則是指開發中國家或低度開發國家需在協定生效後，且歷經一段調適期，同時須經由技術協助與能力建構（Technical Assistance and Capacity Building, TACB）後取得若干之履行能力，始必須履行之條文。

依據協定之規定，WTO 所有已開發會員與開發中國家會員須在協定生效後立即履行 A 大類條文；開發中國家會員在協定生效一年後可通知貿易便捷化委員會，其所需之技術協助與能力建構，以履行 B 大類條文；開發中國家會員在協定生效一年內與捐助國（donor Members）就提供技術協助與能力建構展開協商，以履行 C 大類條文，並應在 18 個月內通知委員會。低度開發國家會員則較開發中國家會員享有更多優惠。另外，協定亦規定開發中國家或低度開發國家會員如須延後履行 B 或 C 大類條文，應依早期通報系統（Early Warning Mechanism）規定，於特定期限內提出通知；以及如無法履行時有關爭端解決機制之適用、技術能力之提供等。

第三部份為機構安排與最終條款，第 23 條機構安排（Institutional Arrangements）之規範事項為：WTO 設立貿易便捷化委員會（Committee on Trade Facilitation）、WTO 會員設立貿易便捷化國家委員會（National Committee on Trade Facilitation）。¹⁵

（二）、《貿易便捷化協定》之主要實體規範

本協定第一編共計 12 條條文，為針對貨物轉運、貿易規費與行政程序、

¹⁵ 徐遵慈等，WTO《貿易便捷化協定》對我國經濟效益之量化評估，中華經濟研究院，2014 年。

法規透明化之規範，構成本協定主要的實體規範。同時亦為與關務法規關聯最為直接之部分。第二編計有 10 條條文，係針對開發中國家、低度開發國家的優惠待遇規定。第三編則有 2 條條文，涵蓋本協定機構安排、最終條款等程序事項。

第一編為本協定最主要的實體規範，其第 1 條至第 5 條，為增進程序透明性與提供救濟之規定。就透明性之規定，第 1 條要求，會員應將進出口程序、原產地規則、稅費與罰則、救濟管道之相關法規加以公布，且該等資訊應置於易於取得之處。¹⁶會員亦必須透過網路，提供有關進出口程序、表單、諮詢點（Enquiry Points）等資訊。雖不要求會員必須在網路上公布所有第 1 項涵蓋之範圍，仍鼓勵（encouraged to）會員提供更多資訊。同時會員也應設立諮詢點，並將上述進出口程序法規、網站、諮詢點聯絡資訊等，通知 WTO 貿易便捷化委員會。第 2 條則規定，會員必須在可行範圍內，在法規生效前預先公布，給予適當的評論與諮詢機會。而第 3 條則規定會員應核發合理、限定時間之預先核定（Advance Rulings）決定。¹⁷

救濟程序方面，則有第 4 條規定，各會員必須確保就其關務機關所為的不利決定，有司法或行政救濟之機會。最後第 5 條則另外會員就上述程序以外，應強化公正性與非歧視性、透明性之規定。其規範內容，主要針對有關動植物檢疫、扣驗貨物程序。

第 6 至第 10 條，則為貿易規費與通關程序之相關規定。包括進出口的费用、罰則，預先報關（Pre-arrival Processing）、電子付費、稅費與放行分開核定、風險管理、通關後查驗、優質企業之特別便捷措施規定、邊境機關合作（Border Agency Cooperation）、簡化程序與文件要求、採用國際標準、單一窗口、裝運前檢驗（Pre-shipment Inspection）、禁止指定使用報關行（Customs Brokers）、共通邊境程序及文件規定、被拒貨物（Rejected

¹⁶ 《貿易便捷化協定》第 1 條第 1 項。

¹⁷ 《貿易便捷化協定》第 3 條。

Goods)、暫准通關／境內、境外加工等相關規範。本部分主要針對貨物通關程序，要求會員提供較便捷之措施，以利貨物自由流通。

提供便捷措施方面，有處理機構方面之簡化，如第 10 條第 4 項規定，各會員應致力於 (shall endeavor to) 建立單一窗口制度，使得無論是遞交通關文件、資訊或進行貨物查驗後之放行等，進出口商均僅需聯絡單一窗口，免於在不同機構之間奔波勞費。¹⁸

第 7 條規定提前查驗、減少文件之規定，例如締約方應制訂程序，允許貨物抵達前之查驗，同時應接受以電子方式支付相關稅金款與規費。同條第 7 項也規定，對於經授權之貿易商、優良企業等，應給予更優惠、簡便之通關待遇。最後，關務程序之調和方面，包括關務機關之合作規定、鼓勵使用國際標準等規範。

第 11、12 條則為轉運自由與關務合作之規定。其中關務合作之規範事項包含：加強符合性與合作之措施、資訊交換、查證、請求、保護與隱密性、資訊條款、延遲或拒絕請求、互惠性、行政負擔、限制、非授權使用或揭露、雙邊與區域協定等。

第二節 WTO《貿易便捷化協定》與國際關務法規之關聯

一般而言，進口貿易所涉及之流程甚長，如將其限縮至貨物通關的相關關務程序，則大致可將貨物通關程序依其進行之時間順序，概略劃分為 6 道步驟或環節，依序為：1、報關；2、收單與通關方式；3、查驗；4、分估；5、徵稅；以及 6、放行。¹⁹

首先，報關係指貨物到港（或機場）前或到達後，提出貨物進口之報關

¹⁸ 由其用語採取 Should 而非具法律義務之 Shall 觀察，本條為強制力較弱的規定。

¹⁹ 林清和，通關實務與法規，第 9 版，台北：台灣東華，頁 95，(2017)。

單、檢附發票等必備文件向海關提出；其次，收單與通關方式則為海關接收前述單據後進行單據檢查以及不同類型通關程序之規定；在此之後，查驗則為海關對進口貨物之檢驗，以確定其內容以及與報關文件是否相符；再下一道步驟則是分估，係指關稅分類估價，是海關據以確定應徵收稅額之程序；再其後為徵稅，為依據前述分估結果對貨物予以課徵稅費；最後，當上述程序均完成後，即可放行貨物。²⁰

前述通關程序在各國大致類似，但在具體而微的實際關務規範內涵上，則各國的進出口、關務相關規範體系龐雜，規定與實務更往往差異甚大。例如，有些國家關務相關規範、政府（關務機關）義務與時效規定等，均以法律明文訂之，有些國家則未以法律、法規命令之名稱或形式規範之，而是多屬行政裁量事項。基於各國對進出口貿易政策、海關或其他基礎設施之軟體與硬體設備、行政部門效率等不同因素，以致關務程序便捷化程度不一，因此遂有國際組織如 WTO 推動《貿易便捷化協定》談判、經濟合作暨發展組織（Organization for Economic Co-operation and Development, OECD）推動便捷化指標等之工作，嘗試找出關務程序中較重要的措施，以審查或評估不同國家關務程序的便利性，與對進出口貿易活動的友善程度。

WTO《貿易便捷化協定》已自今（2017）年 2 月生效實施，依據其條文共計涵蓋 36 項不同之關務措施（measures）或規定。依據協定第一部分具體條文的規定，主要涵蓋的措施或規定包括：1、資訊公布與取得，規範事項為：公布、透過網際網路取得資訊、查詢點（Enquiry Points）、通知（Notification）；2、法規之預先公布與諮詢，規範事項為：法規生效前之資訊公布及建言機會、諮詢（Consultations）；3、預先核定（Advance Rulings）；4、訴願或行政訴訟之程序（Appeal or Review Procedures），規範事項為：訴願或行政訴訟之權利（Right to Appeal or Review）；5、其他強化公平、非歧視與透明化措施，規範事項為：加強管制或查驗之通知（Notifications for enhanced controls or inspections）、留置（Detention）、檢測程序（Test

²⁰ 林清和，通關實務與法規，第 9 版，台北：台灣東華，頁 99-105，(2017)。

Procedures)；6、進出口費用與規費規定，規範事項為：進出口費用與規費之一般性原則、進出口費用與規費之特別規定、罰則 (Penalty Disciplines)；7、貨物清關與放行 (Release and Clearance of Goods)，規範事項為：預先報關 (Pre-arrival Processing)、電子付款 (Electronic Payment)、稅費與放行分開核定、風險管理 (Risk Management)、清關後稽核 (Post-clearance Audit)、訂定並公布平均放行時間 (Establishment and Publication of Average Release Times)、優質企業之貿易便捷化措施 (Trade Facilitation Measures for Authorized Operators)、快遞貨物通關 (Expedited Shipments)、易腐品通關 (Perishable Goods)；8、邊境機關合作 (Border Agency Cooperation)；9、進出口及轉運程序，規範事項為：通關手續與文件要求、接受複本、採用國際標準、單一窗口 (Single Window)、裝運前檢驗 (Pre-shipment Inspection)、禁止指定使用報關行 (Customs Brokers)、共通邊境程序及文件規定、被拒貨物 (Rejected Goods)、暫准通關／境內、境外加工；10、關務合作，規範事項為：加強符合性與合作之措施、資訊交換、查證、請求、保護與隱密性、資訊條款、延遲或拒絕請求、互惠性、行政負擔、限制、非授權使用或揭露等。

在 WTO 外，世界經濟論壇 (World Economic Forum, WEF)、OECD 更已發展出一套分析貿易表現之分析架構。在 WEF 的 2016 全球貿易促進報告 (Global Enabling Trade Report) 中，採用兩組指標進行分析：貿易促進指數 (Enabling Trade Index) 與 OECD 發展的貿易便捷化指標 (Trade Facilitation Indicators)。前者係 WEF 與世界貿易便捷化聯盟 (Global Alliance for Trade Facilitation) 合作發展之指標，以通關效率、通關準備所花費時間、成本等具體貿易流程中的項目作為基礎，分析貿易便捷化程度。²¹

OECD 發展的貿易便捷化指標，則是以 WTO《貿易便捷化協定》為基礎，選定特定的政策規範目標作為分類，並觀察各國的執行成果。其所選擇的指標包括：資訊取得便利性 (Information Availability)、貿易社群的參與

²¹ WEF, The Global Enabling Trade Report 2016, at 6-11 (2016).

程度 (Involvement of Trade Community)、預先核定、救濟程序 (Appeal Procedures)、通關所需稅費 (Fee and Charges)、通關手續—文件 (formalities-documents)、通關手續—自動化 (formalities-automation)、通關手續—程序 (formalities-procedures)、邊境機關合作—內部 (Boarder Agency Cooperation-Internal)、邊境機關合作—外部 (Boarder Agency Cooperation-External)、治理與公正性 (Governance and Impartiality)。

綜合比對前述 WTO 與 OECD 之便捷化措施與指標，可整理出不同貿易便捷化措施 (指標) 所對應之《貿易便捷化協定》規範如下，²²本報告將於稍後進行國家別之比對與分析。(參表 2-2)

表 2-2 WTO、OECD 共同之貿易便捷化指標說明

貿易便捷化指標	內容說明	對應之 TFA 條文
資訊取得便利性	貿易相關資訊之公布，包括在網路與諮詢點的資訊公布情形。	第 1.1-第 1.3 條
貿易社群的參與程度	立法與規則制定過程中貿易商的事前參與與諮詢情形。 ²³	第 2.1-第 2.3 條
預先核定	關務機關在通關前對於特定進出口品向，做出關稅稅則分類、原產地、或估價方法等方式之核定相關者。	第 3 條
救濟程序	關乎就海關之行政處分能否救濟以及救濟程序之運作情形。	第 4 條
通關所需稅費	對貿易商課徵之與進出口相關之稅費情形。	第 6.1-第 6.2 條
通關手續—文件	包括貿易文件的簡化、是否合乎國際標準以及是否接受副本而不要求必須出具文件正本等。	第 10.1-第 10.2 條
通關手續—自動化	電子資料交換(EDI)、自動通關程序、使用風險管理系統等。	第 7.3-第 7.4 條
通關手續—程序	簡化並使邊境措施更加流暢、單一遞交文件窗口、優質企業 (authorised economic operators) 等。	第 7.1 條、第 7.5-第 7.8 條、第 10.1-第 10.6 條
邊境機關合作—內部	本國關務機關與其他機關之間的合作情形。	第 8 條
邊境機關合作—外部	本國與鄰國或第三國關務機關合作之情形。	第 8 條

²² 參見 OECD 網站之說明，
<http://www.oecd.org/trade/facilitation/indicators.htm#About-TFI>(最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日)。

²³ 因其對應之《貿易便捷化協定》主要義務，為關務法規之預先公布與評論機會，以下提及本項指標時直接以關務法規之預先公布與評論機會代稱之。

貿易便捷化指標	內容說明	對應之 TFA 條文
治理與公正性	海關之組織架構、管理政策與其運作之可究責性與工作倫理等。	無對應條文

資料來源：OECD

舉例來說，在上述各項措施中，資訊公布與取得為涉及一國關務相關規範或一般性規範對於規範內容變動，有無諮詢點與相關資訊的規定或實際上設有網站、實體諮詢處或提供實體服務，以及其實際規範或操作之內容。法規預先公布與評論機會，係為該國關務相關規範或一般性規範對於規範內容的變動、新增，是否有應提前公布、提供相當評論時期之規定，或是實踐上有此種慣行，以及其實際規範或操作之內容。

單一窗口為近年國際間常用之重要便捷化措施，為一國關務相關規範或一般性規範對於規範內容的變動、新增，是否有貿易商得利用單一窗口提出申請、傳遞文件之相關規定，或實際上設有單一窗口，以及其實際規範或操作之內容。此外，如優質企業、預先核定等，亦為普遍可見之措施。

第三節 東協、印度在WTO《貿易便捷化協定》下之適用義務

在現已通知 WTO 完成批准《貿易便捷化協定》的 126 個 WTO 會員中，屬於 APEC 會員者已有香港、新加坡、美國、馬來西亞、日本、澳洲、韓國、台灣、中國大陸、紐西蘭、泰國、汶萊、越南、俄羅斯、墨西哥、祕魯及菲律賓等國完成批准。另外，截至 2017 年 12 月 8 日，計有 100 個 WTO 會員通知秘書處適用協定 A 義務之類別，其中 33 個會員亦通知 B 類別義務，另有 25 個會員通知類別 C 類義務。²⁴

根據 WTO 會員通知 (Notifications) 的最新進展，本研究涉及 6 個新南

²⁴ 參 WTO 網頁，<http://www.tfafacility.org/notifications>

向國家，均已完成批准程序，其中印尼於 2017 年 12 月 5 日完成批准程序，為 6 國中最晚批准的國家，至於曾在談判過程中杯葛協定的印度，則已在 2016 年 4 月 22 日批准加入《貿易便捷化協定》。

再者，WTO 《貿易便捷化協定》將會員實施關務措施之適用義務分為 36 項。協定為提供不同開發中國家會員與低度開發國家會員履行協定義務之彈性，將其履行之義務分為 A、B、C 三類：A 類（Category A）是指開發中國家或低度開發國家需在協定生效後立即履行之條文，或低度開發國家需在協定生效一年後履行之條文。B 類（Category B）則是指開發中國家或低度開發國家需在協定生效後，且歷經一段調適期後，必須履行之條文。C 類（Category C）則是指開發中國家或低度開發國家需在協定生效後，且歷經一段調適期，同時須經由技術協助與能力建構後取得若干之履行能力，始必須履行之條文。

依據協定之規定，WTO 所有已開發會員與開發中國家會員須在協定生效後立即履行 A 類條文；開發中國家會員在協定生效一年後可通知貿易便捷化委員會，其所需之技術協助與能力建構，以履行 B 類條文；開發中國家會員在協定生效一年內與捐助國（donor Members）就提供技術協助與能力建構展開協商，以履行 C 類條文，並應在 18 個月內通知委員會。低度開發國家會員則較開發中國家會員，享有更多優惠。另外，協定亦規定開發中國家或低度開發國家會員如須延後履行 B 或 C 類條文，應通知早期通報系統（Early Warning Mechanism）；以及如無法履行時有關爭端解決機制之適用、技術能力之提供等。

依據 WTO 部長會議之決議及協定內容，WTO 應成立處理便捷化事務的機制，各會員應成立或指派貿易便捷化國家委員會（National Trade Facilitation Committees）及協調人，以代表各國在 WTO 協調相關工作及履行義務等事宜。

我國亦在 2015 年 8 月 17 日通知 WTO 秘書處將適用 A 類別義務。本研

究之 6 個對象國中，6 國均已完成通知，6 國中除泰國、印度同時通知適用 A、B 類別義務外，馬來西亞、越南、菲律賓與印尼 4 國均通知適用 A 類別義務，與我國相同。（參表 2-3）

表 2-3 我國與本研究 6 國通知 WTO 秘書處批准《貿易便捷化協定》與適用義務一覽表

國家	已完成批准	通知 WTO 秘書處日期	通知 WTO 之義務類別
馬來西亞	V	26.05.2015	A
台灣	V	17.08.2015	A
泰國	V	05.10.2015	A、B
越南	V	15.12.2015	A
印尼	X	----	----
印度	V	22.04.2016	A、B
菲律賓	V	27.10.2016	A

資料來源：本研究整理自 WTO 網頁，<http://www.tfafacility.org/notifications>

如進一步整理我國與 6 國針對前述 8 項重要便捷化措施或規定所進行之通知，僅我國 8 項措施均通知適用 A 類義務；菲律賓與馬來西亞則除單一窗口尚未通知外，其餘 7 項皆為 A 類義務；泰國除申訴程序下有部分例外情形外，其餘皆為 A 類義務；越南則僅通知評論機會、申訴程序、快遞貨物 3 項措施將適用 A 類義務，其餘項目則尚未通知。印尼則僅罰則、預先報關、禁止指定使用報關行三項通知 A 類義務，其餘項目則尚未通知。印度對不同措施適用 A 或 B 類義務。（參表 2-4）

依據 6 國通知之 A 類義務內容，可得知該國在通關程序流程中相對認為已表現妥當，或可預測該國將積極加強與改善之措施。例如，馬來西亞通報 7 項措施為 A 類義務，僅通知單一窗口為 B 類義務，顯示其在單一窗口之運作上尚未臻準備；印尼則在 8 項措施均未通知，顯示印尼仍在進行述 8 項主要措施之改善，短期內不會宣布正式全面性實施。

表 2-4 我國與本研究 6 國於《貿易便捷化協定》下通知 8 項措施之義務

	資訊公布	評論機會	預先核定	申訴程序	放行時間	優質企業	快遞貨物	單一窗口
我國	A	A	A	A	A	A	A	A
印尼	N	N	N	N	N	N	N	N
菲律賓	A	A	A	A	A	A	A	N
馬來西亞	A	A	A	A	A	A	A	N
泰國	A	A	A	Ap	A	A	A	A
印度	Ap	Ap	Ap	Ap	A	A	Ap	B
越南	N	A	N	Ap	N	N	A	N

註：依據 TFA 通知內容，A 類條文：開發中/低度開發國家會員指定於本協定生效時實施之條文，或低度開發國家會員於本協定生效後一年內實施之條文；B 類條文：開發中/低度開發國家會員於本協定生效後過渡期間屆滿時實施之條款；C 類條文：開發中/低度開發國家會員於本協定生效後過渡期間屆滿，並透過能力建構之協助與支持取得實施能力時實施之條文。另 N 表示會員尚未就該條文內容進行通知，而相關措施之適用義務則待會員通過國內批准程序時生效；Ap 則表示該項適用義務僅部分完成通知。

資料來源：《貿易便捷化協定》資料庫 <https://www.tfadatabase.org/members/>

第三章 我國之關務法規

第一節 我國關務規範架構

我國關務之主管機關為中華民國海關，其行政組織隸屬於財政部關務署，下設基隆、台北、台中、高雄四個地區海關，各海關又設有本身之稽核、分關等業務單位與秘書、人事等行政單位，依法辦理稽徵關稅、查緝走私、保退稅、貿易統計以及其他代辦業務。²⁵

我國關務規範中最重要之法源為關稅法與海關緝私條例兩者，前者共分 7 章 103 條，關稅之課徵、貨物之通關，均依該法之規定；後者共 7 章 54 條，主要規範私運貨物進出口之查緝，包括授予海關之權限與請求軍警協助之權利，查緝之方式、手段等規範。此外，依據兩部法律，亦制定了諸多法規命令與行政規則，落實兩部法律之規範細節，例如關稅法施行細則，即對應關稅法之規範架構，逐一提供更細部的規範。此外尚有貨物暫准通關辦法、關稅配額實施辦法、海關事後稽核實施辦法等規定，以及針對貨物通關、查驗、稅款處理、查緝扣押等不同項目之行政規則與法規命令。如貨物通關方面的貨物通關自動化實施辦法、《關港貿單一窗口運作實施辦法》、進出口貨物預行報關處理準則等；查驗相關之進出口貨物查驗準則、海關認定進口貨物原產地作業要點、進口貨物原產地預先審核作業要點等等。²⁶

關稅法的七個章節，涵蓋整個進出口流程，而其施行細則與其他行政命令，亦遵循此一架構或針對其中一特定事項加以規範。故在此簡要摘述其章節架構以及內容。其七個章節，分為第一章總則、第二章通關程序、第三章稅款之優待、第四章特別關稅、第五章罰則、第六章執行與第七章附則。第

²⁵ 參見關務署網站；林清和，通關實務與法規，第 9 版，台北：台灣東華，頁 3-4，(2017)。

²⁶ 關務法規(依業務性質分類)，參見關務署網站
<https://web.customs.gov.tw/np.asp?ctNode=13133> (最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日)。

二章的通關程序，其下報關與查驗一節，即涵蓋多數通關流程。包括貨物之報關時間與程序、預先報關以及所需檢附之文件、也授權海關對供應鏈相關之優質企業進行認證，給予優惠關稅待遇；也對查驗之方式、時間、程序等加以規範，並經行政命令進一步補充。

表 3-1 我國之重要關務法規

規範名稱	內容
《關稅法》	規範我國通關、關稅徵稅等程序之主要法源，內容涵蓋整個通關程序。同時授權以行政命令訂定細節規範。
《海關緝私條例》	規範私運貨物進出口之查緝，授予海關之權限與請求軍警協助之權利，查緝之方式、手段等規範。
《關稅法施行細則》以及關稅法相關之行政命令	對應關稅法之架構，進一步提供細節規範。例如貨物通關方面的貨物通關自動化實施辦法、《關港貿單一窗口運作實施辦法》、進出口貨物預行報關處理準則等；查驗相關之進出口貨物查驗準則、海關認定進口貨物原產地作業要點、進口貨物原產地預先審核作業要點等。

資料來源：本研究整理。

第二節 我國貨物通關流程

貨物進口通關基本上分為報關、收單、查驗、分估與徵稅、放行幾階段。

在報關階段，貿易商應填具貨物進口報單，並檢附發票、裝箱單、產地證明、如透過報關業者進行報關時亦須委任書一份，及其他進口必須具備之有關文件。(出口者則須填送貨物出口報單，並檢附裝貨單或託運單、裝箱單及依規定必須繳驗之輸出許可證及其他有關文件。)原則上進口貨物之申報，必須在載貨運輸工具進口日後 15 日內完成，但得依據關稅法第 16 條第 3 項以及進出口貨物預行報關處理準則等行政命令預先報關。且由於我國目

前已完成報關自動化、電腦化系統設置，得以完全無紙方式直接完成報關。

與報關相應者為海關的收單階段，收受報關單以及其他通關文件後，海關電腦專家系統將按進出口廠商之等級、貨物來源地、貨物性質及報關行等篩選條件，決定應採取 C1、C2 或是 C3 通關方式。C1 通關方式免審書面文件也免查驗貨物，得直接進入徵稅階段；C2 方式則以僅須審核書面文件，免驗貨物；C3 方式除審核書面文件，海關亦得查驗貨物。

如貨物須經查驗，則進入海關之查驗階段。為防範廠商就貨物之名稱、數量、價值等資訊申報不實，海關得實施查驗。必要時得搬遷、拆除包裹、提取貨樣，並由進出口貨物之納稅義務人負擔此一費用。進口貨物原則上僅需抽驗，比率約為 5-10%。²⁷

貨物經過查驗後，接著進入分類估價與徵收稅費階段。此階段將依據進口稅則，確定進口貨物所適用的稅率，並估算其完稅價格，作為計算關稅稅額之基礎。關稅應自稅款繳納證送達後 14 日內繳納。報關人或是貨主得依據電腦自動計稅之結果，選擇以現金繳納、匯款繳納、EDI 線上扣繳或是先放後稅方式繳納稅款。待稅費繳清，即可進入貨物放行階段，使通關進口貨物，經海關准許後提領貨物。其間如對海關所為之行政處分不服，亦得尋求行政與司法救濟。

第三節 我國關務規範重要內容

一、通關自動化與單一窗口

《貿易便捷化協定》要求會員盡力設置或維持單一窗口，以利貿易商得向主管機關提交貨物進出口、轉運之相關文件資料，機關進行文件查驗後亦得透過單一窗口回應查驗結果。為報關收單、查驗等程序共通的重要事項。我國之單一窗口關務規範，係《關稅法》第 10 條之一及《關港貿單一窗口

²⁷ 林清和，通關實務與法規，第 9 版，台北：台灣東華，頁 95-165，(2017)。

運作實施辦法》。《關稅法》第 10 條之一規定，「依關務、航港、貿易簽證、檢驗及檢疫相關規定提出之資料，採與相關機關或其受託機構電腦連線或電子資料傳輸方式辦理者，得經由海關建置之關港貿單一窗口為之。

第一項關港貿單一窗口之營運、管理、收費基準與資料之拆封、蒐集、處理、利用及其他相關實施事項之辦法，由財政部會商有關機關定之。」，本條第三項授權之《關港貿單一窗口運作實施辦法》，設立關港貿單一窗口，營運項目包括參與業者與參與機關(構)間之申辦與查詢服務、參與機關(構)間之會辦與資料交換服務、國與國間之跨境資料交換服務及其他增值服務。其中部分功能，須經參與業者以法人憑證、自然人提出註冊申請，方得利用。關港貿單一窗口採用 XML 架構，可利用網際網路直接進行資料交換，相較原有的 EDI 通關更為便利。且提供全年每日二十四小時連線服務。其服務內容包括「訊息交換服務」、「網際網路申辦服務」、「網際網路資訊查詢服務」、「稅規費繳納服務」、「商品資料倉儲服務」等，為一整合性之平台。

28

二、進出口貨物申報

進出口貨物申報之相關規範，列於《關稅法》第二章「通關程序」中。依第 16 條之規定，進口貨物之申報，由納稅義務人自裝載貨物之運輸工具進口日之翌日起十五日內，向海關辦理。

出口貨物之申報，由貨物輸出人於載運貨物之運輸工具結關或開駛前之規定期限內，向海關辦理；其報關驗放辦法，由財政部定之。

前二項貨物進出口前，得預先申報；其預行報關處理準則，由財政部定之。

第 17 條則另外對報關應檢附之文件及更正申請予以規範。進口報關

²⁸ 參見關港貿單一窗口入口網站，

<http://portal.sw.nat.gov.tw/PPL/home/Summary?detailId=1376819025915>（最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日）。

時，應填送貨物進口報單，並檢附發票、裝箱單及其他進口必須具備之有關文件。

出口報關時，應填送貨物出口報單，並檢附裝貨單或託運單、裝箱單及依規定必須繳驗之輸出許可證及其他有關文件。

前二項之裝箱單及其他依規定必須繳驗之輸出入許可證及其他有關文件，得於海關放行前補附之。

三、優質企業

我國優質企業相關之關務規範，為《關稅法》第 19 條以及其授權訂定之行政命令。包括《優質企業管理及認證辦法》、優質企業安全審查項目及驗證基準等。

《關稅法》第 19 條規定，「海關得對納稅義務人、貨物輸出人或其他供應鏈相關業者實施優質企業認證，經認證合格者，給予優惠措施。

依前項規定認證合格之納稅義務人或貨物輸出人，經向海關提供相當金額之擔保或申請核准自行具結者，其特定報單之貨物得先予放行，並按月就放行貨物彙總完成繳納稅費手續。

第一項申請認證應具備之資格條件、申請程序、優質企業之分類、供應鏈業別、優惠措施、停止或廢止適用條件、第二項得先予放行之特定報單、擔保方式、申請自行具結之條件、稅費繳納方式及其他應遵行事項之辦法，由財政部定之。」，說明優質企業得享受優惠之通關待遇。具體內容則規定於《優質企業管理及認證辦法》。我國之優質企業，分為一般優質企業與安全認證優質企業兩者。前者之申請資格有四：

一、成立三年以上，最近三年平均每年進、出口實績總額達一百萬美元以上，或符合同辦法第 24 條規定；²⁹

²⁹ 第 24 條規定業者成立後無債信不良紀錄、無重大違章紀錄，且符合下列任一條件，經

二、業者不得積欠已確定之稅費及罰鍰；經處分未確定之稅費或罰鍰已提供相當擔保。但處分機關不接受擔保者，不在此限；

三、進、出口作業流程及財務資料均建置於資訊系統，並留存可供事後查證之稽核紀錄。

四、已辦理與海關連線申報；或其委託之報關業者已與海關連線申報。

在進出口通關程序上，一般優質企業則享有以下優惠：

一、較低之抽驗比率；進口貨物抽中查驗者，得適用進出口貨物查驗準則簡易查驗之規定；出口貨物抽中查驗者，得改為免驗。但最近三年有重大違章紀錄者，不適用之。

二、進口貨物經提供稅費擔保後先予放行者，得按月彙總繳納稅費。但依關稅法第十八條規定繳納保證金先行驗放案件，不適用之。

三、符合第三條所定條件者，得申請核准以自行具結替代稅費擔保。

四、國貨復運進口報單通關時，得書面申請具結先予放行，事後核銷原出口報單。」。³⁰

而安全認證優質企業，除合乎優質企業之要求外，更應檢具其供應鏈業者之文件以及其基本文件提出申請，且須合乎提出文件證明其合乎以下規定：

一、證明具債務償付能力或最近三年無債信不良紀錄。但符合第二十四

提出足資證明文件者，申請優質企業得免受成立滿三年限制：

- 一、國營事業管理法第三條第一項規定之國營事業。
- 二、公司實收資本額達新臺幣三億元以上之股份有限公司。
- 三、近三年度內獲經濟部國際貿易局授予出進口績優廠商證明標章，且該證明標章使用權未受廢止處分。
- 四、具優質企業資格之公司分割後而不符合優質企業資格，該受讓營業之新設或既存公司申請業別與被分割公司取得優質企業資格業別相同。

³⁰ 《優質企業管理及認證辦法》第9條。

條規定且設立未滿三年者，其無債信不良紀錄以實際經營期間認定之。

二、最近三年無重大違章紀錄。但符合第二十四條規定且設立未滿三年者，以實際經營期間認定之。

三、無積欠已確定之稅費及罰鍰；經處分未確定之稅費或罰鍰已提供相擔保。但處分機關不接受擔保者，不在此限。

四、符合優質企業安全審查項目及驗證基準。

五、作業流程及財務資料均建置於資訊系統，並留存可供事後查證之稽核紀錄。³¹

應注意《優質企業安全審查項目及驗證基準》，已經參考世界海關組織（World Customs Organization, WCO）之 SAFE 架構內容而制定相關審查與驗證標準。

安全認證優質企業所能獲得之待遇較一般優質企業更為優惠，其進口貨物享有之優惠待遇，有以下項目：

一、最低之文件審查及貨物抽驗比率。

二、抽中查驗者，得適用進出口貨物查驗準則簡易查驗之規定，並得優先查驗。

三、經提供稅費擔保後先予放行者，得按月彙總繳納稅費。但依關稅法第十八條規定繳納保證金先行驗放案件，不適用按月彙總繳納稅費方式辦理。

四、符合第三條所定條件者，得申請核准以自行具結替代稅費擔保。

五、設立貨物未放行案件處理單一窗口，提供廠商查詢並協助解決通關流程問題。

³¹ 《優質企業管理及認證辦法》辦法第 10、第 11 條。

六、國貨復運進口報單通關時，得書面申請具結先予放行，事後核銷原出口報單。

七、得申請使用非侵入方式查驗貨物。

八、報單完稅價格為新臺幣一億元以上者，得以免審免驗通關。³²

另根據財政部關務署資料，我國自 2009 年 12 月實施優質企業制度以來，截至 2017 年 9 月 30 日，共計完成認證業者已達 700 家，包含 361 家安全認證優質企業及 339 家一般優質企業，約占我進出口貿易總值比率之 45%。

四、預先核定

預先核定依據《貿易便捷化協定》之定義，係指「會員就申請書所涵蓋之貨物於進口前，給予申請人之書面決定，其中載明會員於該貨物進口時，所為之處理：(i)貨物之稅則分類；及(ii)貨物原產地」³³

對於稅則之預先審核，我國之相關規範，在《關稅法》第 21 條以及相關之行政命令，該條規定，「納稅義務人或其代理人得於貨物進口前，向海關申請預先審核進口貨物之稅則號別，海關應以書面答復之。

海關對於前項預先審核之稅則號別有所變更時，應敘明理由，以書面通知納稅義務人或其代理人。經納稅義務人或其代理人舉證證明其已訂定契約並據以進行交易，且將導致損失者，得申請延長海關預先審核稅則號別之適用，並以延長九十日為限。但變更後之稅則號別，涉及貨物輸入規定者，應依貨物進口時之相關輸入規定辦理。

納稅義務人或其代理人不服海關預先審核之稅則號別者，得於貨物進口前，向財政部關務署申請覆審，財政部關務署除有正當理由外，應為適當之處理。

³² 《優質企業管理及認證辦法》辦法第 16 條。

³³ 《貿易便捷化協定》第 3 條。

第一項申請預先審核之程序、所需文件、海關答復之期限及前項覆審處理之實施辦法，由財政部定之。」，此外並有依據本條所訂定之《進口貨物稅則預先審核實施辦法》。

預先審核申請流程，必須就每項貨物填具申請書，詳載貨品之名稱、生產國別、型號、規格、成分、材質、製程、主要功能、用途等等資料，對各海關提出申請。

申請稅則預先審核之貨物，不以初次進口者為限，但尚屬虛擬性或未生產之商品、正在爭議中之貨物，均非預先審核之對象。原則上各海關需在收到申請書後 30 日內答覆，如需洽詢國內外專家意見時，例外延長至 120 日。申請人不服各關預先審核之稅則號別者，得於貨物進口前，向財政部關務署申請覆審。仍不服者，則循行政救濟程序尋求進一步的救濟。

審核後，進口實到貨物與稅則預先審核之貨物相同者，海關應按預先審核之稅則號別核定。如事後海關對稅則之認定有所變更，應以書面通知申請人。若申請人舉證證明其已訂定契約並據以進行交易，且將導致損失者，得申請延長海關預先審核稅則號別之適用，並以延長九十日為限；若變更稅則認定，涉及貨物輸入規定者，應依貨物進口時之相關輸入規定辦理。

34

而進口貨物之原產地預先審核，則規定於關稅法第 28 條以及進口貨物原產地預先審核作業要點。惟後者已於 2017 年 7 月 27 日廢止。

五、貨物查驗

依據《關稅法》第 23 條，為防範廠商就貨物之名稱、數量、價值等資訊申報不實，海關得依職權或申請實施查驗。必要時得搬遷、拆除包裹、提取貨樣，其提取之數量以在鑑定技術上所需為限。而因查驗所生之費用，一

³⁴ 林清和，通關實務與法規，第 9 版，台北：台灣東華，頁 332，(2017)。進口貨物稅則預先審核實施辦法》。

般由進出口貨物之納稅義務人負擔。進口貨物原則上僅需抽驗，比率約為 5-10%。³⁵

值得注意者，為加速進口貨物通關，第 18 條特別規定海關得按納稅義務人應申報之事項，先行徵稅驗放，事後再加審查。該進口貨物除其納稅義務人或關係人業經海關通知依第十三條規定實施事後稽核者外，如有應退、應補稅款者，應於貨物放行之翌日起六個月內，通知納稅義務人，逾期視為業經核定。

進口貨物未經海關依前項規定先行徵稅驗放，且海關無法即時核定其應納關稅者，海關得依納稅義務人之申請，准其檢具審查所需文件資料，並繳納相當金額之保證金，先行驗放，事後由海關審查，並於貨物放行之翌日起六個月內核定其應納稅額，屆期視為依納稅義務人之申報核定應納稅額。

六、完稅價格之核定依據與計算方法

依《關稅法》第 29 條之規定，從價課徵關稅之進口貨物，其完稅價格以該進口貨物之交易價格作為計算根據。前項交易價格，指進口貨物由輸出國銷售至中華民國實付或應付之價格。進口貨物之實付或應付價格，如未計入下列費用者，應將其計入完稅價格：

- 一、由買方負擔之佣金、手續費、容器及包裝費用。
- 二、由買方無償或減價提供賣方用於生產或銷售該貨之下列物品及勞務，

經合理攤計之金額或減價金額：

- (一) 組成該進口貨物之原材料、零組件及其類似品。
- (二) 生產該進口貨物所需之工具、鑄模、模型及其類似品。

³⁵ 林清和，通關實務與法規，第 9 版，台北：台灣東華，頁 95-165，(2017)。

(三) 生產該進口貨物所消耗之材料。

(四) 生產該進口貨物在國外之工程、開發、工藝、設計及其類似勞務。

三、依交易條件由買方支付之權利金及報酬。

四、買方使用或處分進口貨物，實付或應付賣方之金額。

五、運至輸入口岸之運費、裝卸費及搬運費。

六、保險費。

第 31 至 35 條則規定，若未能依第 29 條之規定核定者，則依序應：按該貨物出口時或出口前、後銷售至中華民國之同樣貨物之交易價格核定之；按該貨物出口時或出口前、後銷售至中華民國之類似貨物之交易價格核定之；按國內銷售價格核定之；按計算價格核定之；依據查得之資料，以合理方法核定之。

七、復查申請與行政救濟

《貿易便捷化協定》第 4 條規定，會員應確保海關行政處分之相對人有權於其領域內尋求行政與司法程序之救濟，且應確保救濟程序之獨立性與公正性。

依據《關稅法》第 45 至 47 條規定，針對海關就稅款之處分若有不服，第一階段的行政救濟係向海關申請復查。關稅法第 45 條規定，若納稅義務人不服海關對進口貨物核定之稅則、完稅價格、或應補繳稅款等，得自收到稅款繳納證之翌日起三十日內，依規定格式，以書面向海關申請復查。各海關均設有復查委員會，對復查申請書進行審核，原則上應於收受申請書後 2 個月內作成決定。

如經復查後仍不服復查決定，納稅義務人方得向管轄機關提起訴願，可見復查具有訴願前程序之性質。以海關之復查決定為訴願標的時，管轄機關為財政部，訴願機關得審理決定合法性與適當性。如仍不服訴願決定，納

稅義務人得循行政訴訟進行救濟，向高等行政法院、最高行政法院提出行政訴訟。

對於依據海關緝私條例所為處分之救濟，基本上循相同程序為之。³⁶

八、保稅倉儲

《關稅法》第三章第二節特針對保稅予以規範。第 58 條規定進口貨物於提領前得申請海關存入保稅倉庫。在規定存倉期間內，原貨出口或重整後出口者，免稅。國產保稅貨物進儲保稅倉庫後，得依規定辦理除帳；供重整之國內貨物進儲保稅倉庫後，除已公告取消退稅之項目外，得於出口後依第 63 條規定辦理沖退稅。

第 59 條則進而規範保稅加工。依其規定，外銷品製造廠商，得經海關核准登記為海關管理保稅工廠，其進口原料存入保稅工廠製造或加工產品外銷者，得免徵關稅。保稅工廠所製造或加工之產品及依前項規定免徵關稅之原料，非經海關核准並按貨品出廠形態報關繳稅，不得出廠。

九、資訊公布與取得

關務相關資訊公布與取得，對於外國、本國貿易廠商影響甚大，也將影響貿易廠商未來之商業計畫，故《貿易便捷化協定》對於此一透明化義務十分重視。《貿易便捷化協定》第 1 條規定，「各會員應以不歧視且易於取得之方式，即時公布下列資訊，以利政府、貿易商及其他利害關係人瞭解…

(a)進出口、轉運程序(包括港口、機場及其他入境點程序)及必要表格、文件；

(b)針對進出口徵收之現行稅率與各類內地稅；

(c)政府機關針對進出口或轉運所徵收或為政府機關徵收之費用與規費；

³⁶ 《海關緝私條例》第 46 條以下。

- (d)海關貨物稅則分類或關稅估價規則；
- (e)有關原產地規則之法規及行政命令；
- (f)進出口或轉運之限制或禁止規定；
- (g)違反進出口或轉運程序之罰則；
- (h)訴願或審查程序；
- (i)與其他國家間關於進出口或轉運之協定或其部分；及
- (j)關稅配額管理程序。」，

此外，會員亦應在可行範圍內，設置諮詢點與透過網際網路公布相關資訊。

我國關稅法並未特別針對資訊的公布方式與公開義務進行規範。惟依據政府資訊公開法第 6 條規定，政府應就與人民權益攸關之施政、措施及其他有關之政府資訊主動公開。同時第 7 條亦規定，「條約、對外關係文書、法律、緊急命令、中央法規標準法所定之命令、法規命令及地方自治法規。」、「施政計畫、業務統計及研究報告」等均須公開。

對於法律、法規命令的變動，我國均在全國法規資料庫動態更新，³⁷此外亦在各機關的政府資訊公開專區，提供相關資訊。例如關務署網站亦設有分門別類之關務法規專區，同時在政府資訊公開區亦提供統計資料、施政計畫等資訊查詢。³⁸此外，對於各種稅率、稅費查詢，亦得於我國之關港貿單一窗口進行查詢，單一窗口亦提供客服中心之服務，可做為諮詢點提供訊息。³⁹

³⁷ 法務部全國法規資料庫網站，提供法規之最新動態資訊及資料檢索，
<http://law.moj.gov.tw/>(最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日)。

³⁸ 參見關務署網站，<https://web.customs.gov.tw/np.asp?ctNode=13103>(最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日)。

³⁹ 參見關港貿單一窗口入口網站，<http://portal.sw.nat.gov.tw/PPL/>(最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日)。

除公布現行法規外，如在法規生效前，能預先公布並給予利害關係人表達意見之機會，將可使雙方提早展開溝通，充分反映意見，避免未來因法規內容產生爭執。對於沒有民意代表參與立法之外國廠商，亦為一寶貴的交流與表示意見機會。

因此《貿易便捷化協定》第二條規定，會員應在可行範圍內並按符合其國內法及法律體系之方式，提供貿易商及其他利害關係人機會及適當之時間，使其得就與貨物（包括轉運貨物）之移動、放行及通關有關之新的一般性適用規則或法規之修正表示意見。

我國關稅法對於法規預先公布與表達意見並未另作特別規定。此時應適用普通法之《行政程序法》等法律。就法規命令而言，《行政程序法》第154條規定，「行政機關擬訂法規命令時，除情況急迫，顯然無法事先公告周知者外，應於政府公報或新聞紙公告，載明下列事項：

- 一、訂定機關之名稱，其依法應由數機關會同訂定者，各該機關名稱。
- 二、訂定之依據。
- 三、草案全文或其主要內容。

四、任何人得於所定期間內向指定機關陳述意見之意旨。」，同法155條、156條則規定行政機關得依職權舉行聽證。涵蓋法規命令的預先公布以及表達意見，目前在法務部全國法規資料庫，亦得查詢法規草案。惟就法律而言，雖有《行政院所屬各機關主管法案報院審查應注意事項》等規範要求各機關制定草案時徵詢意見或於必要時召開公聽會，並公布於網站，但並無評論期間或必須接受評論之要求。我國立法院系統亦提供草案與立法意識的查詢，但《立法委員職權行使法》亦僅規定立法院委員會必要時得召開公聽會，亦無必須徵求意見或給予評論機會之義務。⁴⁰

⁴⁰ 參見立法委員職權行使法第9章以下。

表 3-2 我國《關稅法》之重要關務規範

主要項目	相關法規	重要規範內容
通關自動化與單一窗口	《關稅法》第 10 條、《關港貿單一窗口運作實施辦法》	依關務、航港、貿易簽審、檢驗及檢疫相關規定提出之資料，採與相關機關或其受託機構電腦連線或電子資料傳輸方式辦理者，得經由海關建置之關港貿單一窗口為之。 第一項關港貿單一窗口之營運、管理、收費基準與資料之拆封、蒐集、處理、利用及其他相關實施事項之辦法，由財政部會商有關機關定之。
進出口貨物申報	《關稅法》第二章	進口貨物之申報，由納稅義務人自裝載貨物之運輸工具進口日之翌日起十五日內，向海關辦理。 出口貨物之申報，由貨物輸出人於載運貨物之運輸工具結關或開駛前之規定期限內，向海關辦理；其報關驗放辦法，由財政部定之。 前二項貨物進出口前，得預先申報；其預行報關處理準則，由財政部定之。 進口報關時，應填送貨物進口報單，並檢附發票、裝箱單及其他進口必須具備之有關文件。 出口報關時，應填送貨物出口報單，並檢附裝貨單或託運單、裝箱單及依規定必須繳驗之輸出許可證及其他有關文件。 前二項之裝箱單及其他依規定必須繳驗之輸出入許可證及其他有關文件，得於海關放行前補附之。
優質企業	《關稅法》第 19 條、《優質企業管理及認證辦法》	海關得對納稅義務人、貨物輸出人或其他供應鏈相關業者實施優質企業認證，經認證合格者，給予優惠措施。 依前項規定認證合格之納稅義務人或貨物輸出人，經向海關提供相當金額之擔保或申請核准自行具結者，其特定報單之貨物得先予放行，並按月就放行貨物彙總完成繳納稅費手續。 第一項申請認證應具備之資格條件、申請程序、優質企業之分類、供應鏈業別、優惠措施、停止或廢止適用條件、第二項得先予放行之特定報單、擔保方式、申請自行具結之條件、稅費繳納方式及其他應遵行事項之辦法，由財政部定之。
預先核定	《關稅法》第 21 條	納稅義務人或其代理人得於貨物進口前，向海關申請預先審核進口貨物之稅則號別，海關應以書面答復之。 海關對於前項預先審核之稅則號別有所變更時，應敘明理由，以書面通知納稅義務人或其代理人。 經納稅義務人或其代理人舉證證明其已訂定契約並據以進行交易，且將導致損失者，得申請延長海關預先審核稅則號別之適用，並以延長九十日為限。但變更後之稅則號別，涉及貨物輸入規定者，應依貨物進口時之相關輸入規定辦理。 納稅義務人或其代理人不服海關預先審核之稅則號別者，得於貨物進口前，向財政部關務署申請覆審，財政部關務署除有正當理由外，應為適當之處理。

主要項目	相關法規	重要規範內容
貨物查驗	《關稅法》第 23 條	為防範廠商就貨物之名稱、數量、價值等資訊申報不實，海關得依職權或申請實施查驗。必要時得搬遷、拆除包裹、提取貨樣，其提取之數量以在鑑定技術上所需為限。而因查驗所生之費用，一般由進出口貨物之納稅義務人負擔。
完稅價格之核定依據與計算方法	《關稅法》第 29 條以下	從價課徵關稅之進口貨物，其完稅價格以該進口貨物之交易價格作為計算根據。前項交易價格，指進口貨物由輸出國銷售至中華民國實付或應付之價格。 若未能依第 29 條之規定核定者，則依序應：按該貨物出口時或出口前、後銷售至中華民國之同樣貨物之交易價格核定之；按該貨物出口時或出口前、後銷售至中華民國之類似貨物之交易價格核定之；按國內銷售價格核定之；按計算價格核定之；依據查得之資料，以合理方法核定之。
復查申請與行政救濟	《關稅法》第 45 至 47 條	依據《關稅法》第 45 至 47 條規定，針對海關就稅款之處分若有不服，第一階段的行政救濟係向海關申請復查。關稅法第 45 條規定，若納稅義務人不服海關對進口貨物核定之稅則、完稅價格、或應補繳稅款等，得自收到稅款繳納證之翌日起三十日內，依規定格式，以書面向海關申請復查。各海關均設有復查委員會，對復查申請書進行審核，原則上應於收受申請書後 2 個月內作成決定。 如經復查後仍不服復查決定，納稅義務人方得向管轄機關提起訴願，可見復查具有訴願前程序之性質。以海關之復查決定為訴願標的時，管轄機關為財政部，訴願機關得審理決定合法性與適當性。如仍不服訴願決定，納稅義務人得循行政訴訟進行救濟，向高等行政法院、最高行政法院提出行政訴訟。
保稅倉儲	《關稅法》第三章第二節	第 58 條規定進口貨物於提領前得申請海關存入保稅倉庫。在規定存倉期間內，原貨出口或重整後出口者，免稅。國產保稅貨物進儲保稅倉庫後，得依規定辦理除帳；供重整之國內貨物進儲保稅倉庫後，除已公告取消退稅之項目外，得於出口後依第 63 條規定辦理沖退稅。 第 59 條則進而規範保稅加工。依其規定，外銷品製造廠商，得經海關核准登記為海關管理保稅工廠，其進口原料存入保稅工廠製造或加工產品外銷者，得免徵關稅。保稅工廠所製造或加工之產品及依前項規定免徵關稅之原料，非經海關核准並按貨品出廠形態報關繳稅，不得出廠。

資料來源：本研究整理。

第四節 小結

總體而言，我國關務規範與海關通關之運作，因歷年的努力，目前自動化、無紙化通關程度甚高，效率在先進國家名列前茅。依據世界經濟論壇（World Economic Forum, WEF）2016 年全球貿易促進報告（Global Enabling Trade Report）之資料，2016 年我國海關通關效率於報告研究之 136 個經濟體中排名第 34，海關之透明度則排行第 1，顯示我國之努力成果。

從通關程序觀察，我國的法規完備，包括事前的關務相關資訊取得、法規的預先公布，我國目前均已透過網際網路即時公布相關資訊，稅率等資訊亦可透過關港貿單一窗口進行查詢。單一窗口、優質企業之建置、以及預先核定之程序，配合電子化通關系統亦使通關更為簡便。同時亦有完備之行政與司法救濟制度。

惟 WEF 之同一份報告亦顯示，就通關之文件與流程上，我國仍有更進一步提升空間。由通關效率排名及其所指之進出口需改善問題，顯示進出口程序的不便性（burdensome）、內國的技术規章與標準，仍為主要的缺點。

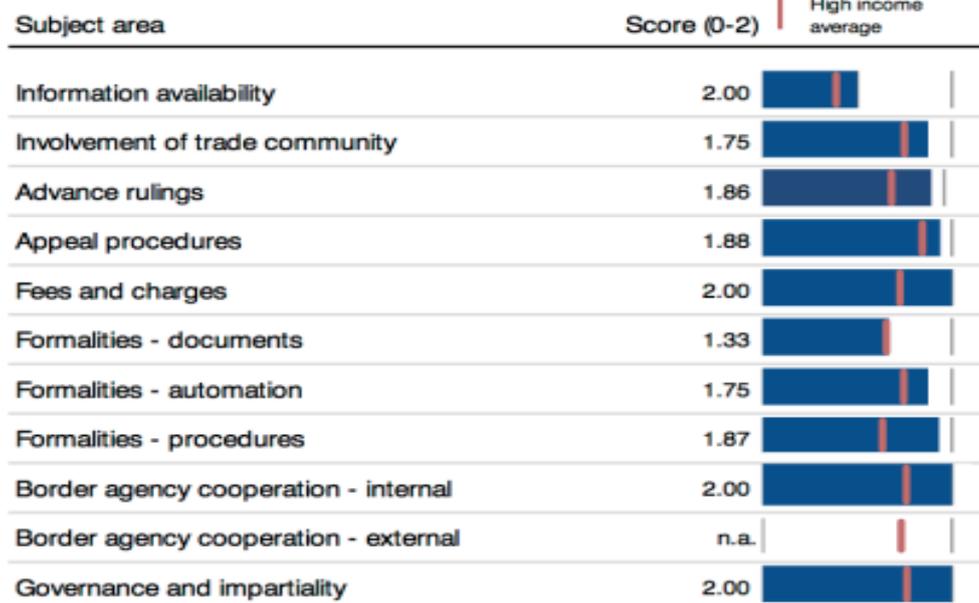
41

另如比較貿易便捷化之各項環節，我國在大多數的便捷化措施中均能獲得良好評價。如依 WEF 利用 OECD 發展之貿易便捷化指標所進行之分析，我國在資訊取得方面得到滿分，而法規公布與評論、預先審核、通關自動化、通關程序以及貿易管理方面均分甚高，且表現優於高收入國家之平均值，惟在通關文件需求方面表現較差，在 2 分中僅得分 1.33，僅與先進國家之平均相當。（參圖 3-1）

⁴¹ WEF, The Global Enabling Trade Report 2016, at 286-287 (2016).

Trade facilitation performance

OECD Trade Facilitation Indicators, 2015



資料來源：WEF, Global Enabling Trade Report 2016 (2016).

圖 3-1 我國關務程序之貿易便捷化指標評比

第四章 新南向國家之關務法規研析

本章主要針對新南向政策所涵蓋之 6 個與我國經貿關係密切的優先國家，包括印尼、菲律賓、泰國、馬來西亞、越南與印度，進行其關務法規及制度的研析。因考量各國關務法規制度的差異與複雜，為便利於進行比較，本章依國際貿易通關流程的不同環節，依序為 1、報關；2、收單與通關方式；3、查驗；4、分估；5、徵稅；以及 6、放行等之程序，進行各該國關務法規中對於進口貨物影響較鉅之法條，進行分析。惟因 6 國關務法規體系繁雜龐大，除各國經國會立法後實施之關務法律外，更多規範係以該國之行政規則、命令，或非訴諸條文之政府內部作業要點、實務慣習(*practice*)與行政裁量為之，而此類文件鮮少英文翻譯文本。基此資料蒐集之困難，本章主要以各國之《海關法》為主要分析架構，相關措施如涉及其他法規或行政命令，則將在可獲得英文資料前提下，一併予以分析。

需特別注意者，本研究進行之 6 國中，除印度外，均為東南亞國家協會(ASEAN，以下簡稱東協)成員。東協正進行一改善通關程序之重要倡議，即東協單一窗口計畫(ASEAN Single Window, ASW)，係將東協各國之國家單一窗口(National Single Window)連結起來，透過相互承認電子文件以加速跨境貨物之通行。根據東協秘書處之資料顯示，目前，印尼、馬來西亞、新加坡及泰國已透過 ASW 交換電子原產地產證，未來《東協實施單一窗口法律架構議定書》(the Protocol for the Legal Framework to implement the ASEAN Single Window)生效實施後，將可據以核發東協核定適用《東協貨品貿易協定》(ASEAN Trade in Goods Agreement, ATIGA)之優惠關稅稅率的電子證件，進一步加速區域內的貨物通關速度。依據規劃，汶萊、越南將在 2017 年中加入 ASW，剩餘之菲律賓與柬埔寨、緬甸、寮國也制定不同的計劃，在其準備就緒後加入 ASW。展望未來，東協更預計將擴大 ASW 功能，建立

東協區域內風險管理體系，涵蓋交換出口聲明訊息、核發及相互承認電子檢驗檢疫(SPS)證明等，⁴²此發展對我與東協各國貿易往來及區域內投資臺商與其他東協國家間之進出口貿易，均有重要影響。

第一節 印尼

一、印尼關務規範架構與通關流程簡述

印尼之海關主管機關為財政部海關總局(Directorate General of Customs and Excise, DGCE)，其所執行之關務規範中最重要者為印尼《海關法》(Law of the Republic of Indonesia - Custom Law)，其正式編號為 1995 年法律第 10 號，其後在 2006 年進行修正，主要修法內容包括：賦予 DGCE 更大之偵查與管制貨物走私之權力，以反映印尼國土綿延龐大與漫長邊境，導致走私猖獗之問題；改善保稅加工區(Bonded zone)對於進口貨物通關、流通、銷售等之需求，以吸引外資進駐保稅區；修改救濟程序，以配合印尼在 2002 年通過《稅務仲裁法》(Tax Arbitrary Law No. 14/2002)，成立稅務仲裁機構(Tax Arbitrary Insitution)，取代其他稅務救濟機構之相關規定等。⁴³

新修正之《海關法》共計有十八章，其中與貨物通關相關之規範內容，主要涵蓋海關驗查、通關程序、關稅計算與海關估價、關稅徵收豁免與減免、貨物暫存與保稅倉儲、以保護智慧財產權為目的之進出口管制、無人認領貨物、國家認領及歸屬國家財產之貨物等，其他內容尚包含反傾銷與平衡稅、海關管轄權、行政救濟、罰則、調查、雜項條款、過渡條款、最終條款等條文。

此外，依據 1995 年舊法及 2006 年修正之本法，也陸續訂立為數眾多的

⁴² 參東協 ASW，東協秘書處，<http://asw.asean.org/>

⁴³ 參修法說明，Customs Law No. 10/1995 as amended by Customs Law No. 17/2006, http://www.flevin.com/id/lgs0/translations/JICA%20Mirror/english/7201_UU_17_2006_EN.html

施行細則、行政命令，主要為印尼財政部發布之《進口通關程序指令》(Ministry of Finance Decree NO. 453/KMK.04/2002, As Amended No. 112/KMK.04/2003)，及其後 DGCE 發布的《進口通關程序執行指南》(Decree of Director General of Customs and Excise No. KEP-07/BC/2003 regarding Implementation Guidelines on Customs Procedures of Import, as amended by Regulation of Directorate General of Customs and Excise No. P-42/BC/2008)。其餘規定因較為瑣碎。本報告不一一詳列。

表 4-1 印尼之重要關務法規

規範名稱	編號	內容
印尼《海關法》	First Enacted: No. 10/1995 Amendment: No. 17/2006	本法共計有十八章，其中與貨物通關相關之規範內容，主要涵蓋海關驗查、通關程序、關稅計算與海關估價、關稅徵收豁免與減免、貨物暫存與保稅倉儲等條款。
《進口通關程序指令》	Ministry of Finance Decree NO. 453/KMK.04/2002 Amendment: No. 112/KMK.04/2003	

資料來源：本研究整理

依據印尼關務規範架構與通關流程的順序，首先，在正式進行進口業務前，印尼政府要求廠商應向海關總局註冊，並取得海關認證編號（customs identification number, NIK），以及進口商註冊編號（importer registration number, API），方得執行進口業務。⁴⁴

印尼進一步之進口通關流程係依據《財政務長指令 NO. 453/KMK.04/2002》(Ministry of Finance Decree NO. 453/KMK.04/2002)，主要得分為：1、進口通知；2、貨物卸載與倉儲；3、報關與收單；4、分估與徵稅；以及 5、清關與放行，與我國通關流程大抵相同，以下依序說明。

⁴⁴ WTO Trade Policy Review Body, Trade Policy Review Report by Indonesia, WT/TPR/G/278 (2013).

進口通知為承運人應負之義務，須於貨物運抵印尼海關前 24 小時內，向印尼海關以書面或電子形式為通知，並於貨物運抵後 24 小時內向海關提示進口貨物之清單。

貨物卸載部分則規定承運人須於貨物完成卸載後 12 小時內，向海關呈遞卸載貨物或貨櫃之清單。而倉儲業者亦須於集貨倉儲完成後 12 小時內，向海關呈遞倉儲貨物或貨櫃之清單。

於報關與收單階段，印尼海關所指定之報關單（PIB）得以書面或電子形式提交，惟已使用電子資料交換系統（Electronic Data Interchange, EDI）之海關分局，則應以電子形式完成報關。另報關單亦得於貨物運抵目的港口前，由進口商或其代理人向海關提交。

至於分估與徵稅部分，印尼關稅總局局長（下簡稱局長）得於貨物進口前，依據報關單上之要求，及由進口商估算之關稅及各類稅賦之稅額，決定貨物之稅則分類。徵稅程序則規範稅額繳納得以一次性付清或分期付款為之，惟後者應由局長依進口商之條件授權。而繳納地點又分為外匯銀行、海關、郵務機構等三種，但若業務主管之海關分局已使用 EDI 系統，則應於 EDI 系統已上線之外匯銀行進行繳納。

最後，於清關與放行階段，清關應包含文件審核與貨物抽驗，而進口貨物於清關完成後始得放行，且須經關務及稅務機關同意行之。

如檢視印尼《海關法》之具體內容，依《海關法》第 5 條之規定，對進出口之報關與收單，報關應於海關內或其他可視為海關之處所完成。本法第 7 條至第 9 條為進口通關之相關規範，第 10 條及第 11 條則為出口通關之相關規範。前者包含貨物之運抵、卸貨、貯存、放行，以及國內消費進口（Imports for Home Use）與暫時進口（Temporary Admission）；後者則包含出口報關及運輸申報。

國內消費進口係指貨物進入關稅領域後，注定為家庭所使用，或為定居印尼境內之人所占有或控制，而由旅客、運輸人員及跨境人員所攜之進口貨

物，應於入境時各自向海關申報，另經郵政服務入境之進口貨物，僅能於獲得海關許可後放行。

依第 10B 條之規定，暫時進口(Temporary Import)之適用範圍，係當進口貨物經確定將再出口(re-export)，得由海關暫准放行，暫時進口之貨物將由 DGCE 監管，且須於 3 年內出口。該類貨物得免除關稅或特許減免關稅，最高不高於 5%稅率。

分估與徵收稅費階段之規定，置於本法第三章第 12 條至第 17 條，其中包含關稅徵收對象及標準、稅率調整、稅則分類、海關估價方法、海關執行期間等內容。依第 12 條之規定，進口關稅最高僅得課徵進口貨物完稅價格之百分之四十。前項所指進口貨物並不包含特定農產品、例外清單中之貨品（Schedule XXI-Indonesia of the GATT）、第 13 條第一項所列示之貨品。至於海關執行期間，依第 16 條之規定，海關得於進口貨物申報前，或於報關後 30 日內決定貨品關稅分類，並得於報關後 30 日內完成估價。而若因海關估價造成進口關稅之超付，應就超付之數額退稅。

另外，本法特別賦予局長對於貨品關稅分類及估價有檢討與重新決定之權利。依第 17 條之規定，局長得於報關後 2 年以內，重新決定貨品關稅分類及完稅價格。若重新決定完稅價格，造成與實收關稅差額之產生，局長應就差額之部分通知進口商補繳未足數額，或退還超付數額。

自本法第五章第 24 條起至第 27 條，則為關稅徵收之相關規定。其中包含應豁免關稅之貨品清單、得豁免或減免關稅之貨品清單、關稅退稅範圍等三部分。依第 24 條之規定，對進入關稅領域之轉運貨物不予課徵進口關稅。依第 25 條之規定，應豁免關稅之貨品包含：外國使節代表及在互惠原則之下公務派駐印尼之官員之貨物；國際機構及其派駐印尼之官員之貨物；作為出口貨物加工、組裝原料之貨物；科學書籍；捐贈予公益慈善組織、社會組織、文化組織之貨物；公眾場所（博物館、動物園）之貨物；用於研究及科學目的之貨物；殘障人士所需之貨物；武器、軍火及其他軍事設備；用於國防安全之貨物；無商業價值之樣品；裝有遺體或骨灰之棺材及容器；由旅客、

跨境人員攜帶出境之貨物，或具特定價值與數量之寄售貨物。

而依第 26 條之規定，得豁免或減免關稅之貨品清單包含：產業建立與發展所需之機械及貨品；用於防止環境污染之設備及物質；農畜漁業發展所需之種子種苗；由已領牌拖網船隻所捕獲之漁貨；出口接受維修、加工或檢驗之貨品；同國複進口之貨品；於關稅領域內運輸途中，至獲得海關進口許可之前，自然受損、品質減損、毀壞、體積或重量減少之國內消費進口貨品；人類手術所需之醫療材料；政府用於公共目的之貨品；暫准進口之貨品。

二、印尼重要關務法規內涵

（一）通關自動化與單一窗口

依據東協公布之 ASW 計畫，印尼為已參加完整計畫之四個東協成員之一。印尼自 2007 年即開始推動國家單一窗口計畫（Indonesia National Single Window, INSW），作為東協單一窗口計畫之一環，其第一階段任務即為簡化通關程序、促進通關自動化等。至今，印尼之國家單一窗口的涵蓋範圍已經相當廣泛。⁴⁵

2014 年印尼依據總統令《Presidential Regulation No. 76/2014》設立「國家單一窗口營運局」（INSW Operating Agency），職司單一窗口之推動與營運，包括通關文件與程序之電子化、國內運輸程序之簡化等等。其具體組織規範於《財政部長指令 Decree No. 840/2015 (Minister of Finance Decree No. 840/2015)》。目前其服務範圍涵蓋全國 16 個重要港口，約 90% 的進出口量已得以享受其利。⁴⁶

自 2015 年 9 月 30 日起，印尼進一步啟用國家單一窗口之線上入口。目前主要功能包括提供印尼海關與動植物隔離局合作之單一申請系統（Single Submission System, SSM）、電子核發許可文件、貿易管理等項目，並可用於

⁴⁵ 參見印尼單一窗口網站，<http://www.insw.go.id/>（最後瀏覽時間：2017 年 8 月 18 日）。

⁴⁶ 參見印尼單一窗口網站，<http://www.insw.go.id/>（最後瀏覽時間：2017 年 8 月 18 日）。

查詢東協會員國之關稅以及非關稅貿易措施。⁴⁷

（二）進出口貨物申報

依《海關法》第 29 條之規定，報關之辦理應由承運人、進口商或出口商辦理，亦得委託報關行辦理。

如前述，進口報關之詳細流程規範於《財政部長指令 NO. 453/KMK.04/2002》(Ministry of Finance Decree NO. 453/KMK.04/2002)，其中進口通知為承運人應負之義務，承運人應於貨物運抵印尼海關前 24 小時內，向印尼海關以書面或電子形式為通知，並於貨物運抵後 24 小時內向海關提示進口貨物之清單。

而於報關與收單階段，印尼海關所指定之報關單（PIB）得以書面或電子形式提交，惟已使用電子資料交換系統（Electronic Data Interchange, EDI）之海關分局，則應以電子形式完成報關。另報關單亦得於貨物運抵目的港口前，由進口商或其代理人向海關提交。

（三）優質企業

在優質企業的規定方面，印尼的優質企業制度發展較晚，其在 2005 年宣示採取 AEO 制度之意向，其後在 2010 年開始，依據《總統命令 Ref 1/2010》(Presidential Decree Ref 1/2010)、《財政部長指令 Ref 219/PMK.04/2010》(Ministry of Finance Decree Ref 219/PMK.04/2010)兩號法令，設立法律基礎，但至 2013 年才正式實施，且當時僅適用於出口商。其後，又在 2014、2015 年發布《財政部長指令 Ref 227/PMK.04/2014》(Ministry of Finance Decree Ref 227/PMK.04/2014)、《關務局長指令 Ref 04/BC/2015》(Directorate General Decree Ref 04/BC/2015)修正其內容，現已涵蓋進口商、出口商與其

⁴⁷ 參見印尼單一窗口網站，<http://www.insw.go.id/>（最後瀏覽時間：2017 年 8 月 18 日）。

他相關業者。⁴⁸

根據規定，進出口商、報關行、船運公司、暫時倉儲業者、保稅倉庫、及其他與全球物流系統有關之業者等，均得申請成為 AEO。實例如日本快遞公司(Nippon Express)在 2017 年 10 月 12 日宣布，該公司繼 DHL 快遞公司後，獲得印尼 AEO 資格。⁴⁹依據規定，申請 AEO 之資格包括：必須遵循海關法規，具有財務上的健全性，同時必須設有貿易資料、電子連線與加密管理系統，以及貨物運送與儲放、勞工安全、危機處理、以及合作對象之相關系統。取得 AEO 地位後，相應的優惠包括：通關程序之簡化，如最少文件審核與貨物查驗之要求、優先適用簡化通關程序、得在非海關上班工作時間盡行通關等等、在貿易受影響時能接受特別服務等；稅費方面優惠則有得分期支付稅款等。另外，當海關採行新的優惠計畫時，AEO 亦能優先參與。

50

2015 年 3 月 17 日，印尼正式宣布實施 AEO 制度，並准許 9 家企業參加示範性計畫(Pilot Project)。根據印尼貿易部之資料，截至 2016 年底，印尼全國計有 23 家廠商獲登記為 AEO 企業，其中包括 Unilever、LG、三星、雀巢食品、Toyota、Honda 等多家跨國外商企業，⁵¹顯示 AEO 制度對外商營運具重要助益。

⁴⁸ 參見印尼海關網站對 AEO 制度之說明，[arding%20Indonesian%20custom%20in%20english.pdf](#)、PWC 會計師事務所提供之印尼貿易制度說明，<https://www.pwc.com/id/en/taxflash/assets/english/2015/taxflash-2015-08.pdf>（最後瀏覽時間：2017 年 8 月 18 日）。

⁴⁹ News Release, Nippon Express Indonesia receives AEO certification from Indonesia's Custom & Excises, November 8, 2017, <http://www.nipponexpress.com/news/global/2017/08-Nov-17.html>

⁵⁰ 參見印尼海關網站對 AEO 制度之說明，[arding%20Indonesian%20custom%20in%20english.pdf](#)、PWC 會計師事務所提供之印尼貿易制度說明，<https://www.pwc.com/id/en/taxflash/assets/english/2015/taxflash-2015-08.pdf>（最後瀏覽時間：2017 年 8 月 18 日）。

⁵¹ 參 AEO Implementation Team 簡報，xian.customs.gov.cn/Portals/133/.../印尼代表：经认证的经营者.pptx。

（四）預先核定

在有關預先核定之規定方面，《海關法》第 16 條規定，海關官員得在貨物進口前，或貨物報關後 30 日內決定貨物之關稅稅則分類，並依據其分類進行關稅之估價與徵稅。關於原產地規則之預先核定，因權威資料來源之欠缺，本研究所蒐集之資訊範圍內，無法確定印尼之預先核定之規範內容。

（五）貨物查驗

依據《海關法》第 82 條第 1 項之規定，海關官員得於受理報關後對進出口貨物進行查驗，同條第 2 項則規定，海關官員得要求進口商、出口商、承運人、暫時倉儲業者或保稅倉儲業者提交貨物或開箱供查驗。

另外第 84 條也規定，海關官員得要求進口商或出口商提供進出口貨物之相關資料或記錄，並提交樣品供查驗，而樣品亦得依進口商之要求，以隨機抽選決定。

在實務上，印尼貨物通關分有綠色、黃色、紅色通道三種，屬於綠色通道之貨物免予查驗即通關，並於放行同意函（**Approval Letter for Release of Goods, SPPB**）開立後進行文件審核；屬於黃色通道之貨物同樣免予查驗，但須於放行同意函開立前完成文件審核；屬於紅色通道之貨物則須於放行同意函開立前，即完成貨物查驗及文件審核。其中，屬於紅色通道之貨物包含高風險進口商、暫時進口貨物、復進口貨物、隨機抽驗之貨物、來自高風險地區之貨物等。

（六）完稅價格之核定依據與計算方法

完稅價格之計算方法，依《海關法》第 15 條之規定，完稅價格應依貨物之實際交易價格核定之；而當完稅價格未能依貨物交易價格核定者，得依同樣貨物之交易價格核定之；若仍無法進行核定，得依類似貨物之交易價格核定之。未能依前些方法核定價格者，則得依序以扣減價格方法（**deductive value**）、計算價格方法（**computed value**）或其他合理方法再行核定。

(七) 復查申請與行政救濟

在有關救濟程序方面，規定於《海關法》第 13 章，其規範與關稅分類、估價方式相關之行政救濟，以及救濟機構之組織架構與決議方式。

根據第 93 條規定，如對關稅稅則分類或是估價核定不服者，得向關務局長 (Director General) 請求救濟，如提出申請時貨物已運離海關，應先行繳足與未付稅費足額之保證金。關務局長應在收到申請後決定是否受理，如決定受理，將退還保證金。關務局長應在收到申請後 60 日內作出決定。若未能在 60 日內作出決議，則應視為救濟成功。

2006 年新修法增加第 93A 條，該條規定，如對海關核定之關稅或估價以外之事項有所不服，則須於 60 日內以書面向關務局長施申請救濟。第 94 條則規定對於行政處分不服，亦得於 60 日內以書面向關務局長施申請救濟。

根據第 95 條規定，若對關務局長所為之決定仍有不服，得在繳足稅費後，於該等決定做成後 60 日內向稅務法院 (Tax Court) 請求救濟。2006 年修法刪除更進一步申訴至稅務司法機構 (Tax Judicatory Institution) 請求救濟之相關條文，且此決定將為終局決定。

如係受到依《海關法》所為之處罰，同樣應向關務局長請求救濟，惟不服關務局長之決定者，無法向稅務上訴司法機構請求救濟。

(八) 保稅倉儲

《海關法》第 44 至 49 條為 2006 年新修正條文，規定保稅出口之相關規定。第 44 條第 1 項規定，特定區域、地方或建築物得被指定為保稅區 (bonded store place)，延遲繳交進口關稅。第 45 條規定，保稅區之貨物包括：已加工或組合之貨物；未加工之貨物；或其他應繳交進口關稅之貨物。第 46 至 49 條則詳列保稅區之業主或進口商應盡財務會計之責及相關罰則。

表 4-2 印尼與我國《關稅法》架構對應之具體關務規範

主要項目	相關法規	重要規範內容
通關自動化與單一窗口	《Presidential Regulation No. 76/2014》	設立「國家單一窗口營運局」(INSW Operating Agency)，職司單一窗口之推動與營運，包括通關文件與程序之電子化、國內運輸程序之簡化等等。目前其服務範圍涵蓋全國 16 個重要港口，約 90% 的進出口量得以享受其利。 自 2015 年 9 月 30 日起，印尼進一步啟用國家單一窗口之線上入口。主要功能包括提供印尼海關與動植物隔離局合作之單一申請系統 (Single Submission System, SSM)、電子核發許可文件、貿易管理等項目，並可用於查詢東協會員國之關稅以及非關稅貿易措施。
進出口貨物申報	Ministry of Finance Decree NO. 453/KMK.04/2002	進口通知為承運人應負之義務，承運人應於貨物運抵印尼海關前 24 小時內，向印尼海關以書面或電子形式為通知，並於貨物運抵後 24 小時內向海關提示進口貨物之清單。 而於報關與收單階段，印尼海關所指定之報關單 (PIB) 得以書面或電子形式提交，惟已使用電子資料交換系統 (Electronic Data Interchange, EDI) 之海關分局，則應以電子形式完成報關。另報關單亦得於貨物運抵目的港口前，由進口商或其代理人向海關提交。
優質企業	《Presidential Decree Ref 1/2010》、 《Ministry of Finance Decree Ref 219/PMK.04/2010》、 《Ministry of Finance Decree Ref 227/PMK.04/2014》、 《Directorate General Decree Ref 04/BC/2015》等等	取得 AEO 地位後，相應的優惠包括通關程序之簡化，如最少文件審核與貨物查驗之要求、優先適用簡化通關程序、得在非海關工作時間盡行通關等等、在貿易受影響時能接受特別服務等；稅費方面優惠則有得分期支付稅款等。另外，當海關採行新的優惠計畫時，AEO 亦能優先參與。 2015 年 3 月 17 日，印尼正式宣布實施 AEO 制度，並指派 9 家企業參加示範性計畫 (Pilot Project)。根據印尼貿易部之資料，截至 2016 年底，印尼全國計有 23 家廠商獲登記為 AEO 企業，其中包括 Unilever、LG、三星、雀巢食品、Toyota、Honda 等多家外商企業。
預先核定	--	因權威資料來源之欠缺，本研究所蒐集之資訊範圍內，無法確定印尼之預先核定之規範內容。
貨物查驗	《海關法》第 82 至 84	依據《海關法》第 82 條第 1 項之規定，海關官員得於受理報關後對進出口貨物進行查驗，同條第 2

主要項目	相關法規	重要規範內容
	條	<p>項則規定海關官員得要求進口商、出口商、承運人、暫時倉儲業者或保稅倉儲業者提交貨物或開箱供查驗。</p> <p>另外第 84 條也規定，海關官員得要求進口商或出口商提供進出口貨物之相關資料或記錄，並提交樣品供查驗，而樣品亦得依進口商之要求以隨機抽選決定。</p>
完稅價格之核定依據與計算方法	《海關法》第 15 條	<p>依《海關法》第 15 條之規定，完稅價格應依貨物之實際交易價格核定之；而當完稅價格未能依貨物交易價格核定者，得依同樣貨物之交易價格核定之；若仍無法進行核定，得依類似貨物之交易價格核定之。未能依前些方法核定價格者，則得依序以扣減價格方法 (deductive value)、計算價格方法 (computed value) 或其他合理方法再行核定。</p>
復查申請與行政救濟	《海關法》第 93 條以下	<p>根據第 93 條規定，如對關稅稅則分類或是估價核定不服者，得向關務局長 (Director General) 請求救濟，如提出申請時貨物已運離海關，應先行繳足與未付稅費足額之保證金。關務局長應在收到申請後決定是否受理，如決定受理，將退還保證金。關務局長應在收到申請後 60 日內作出決定。若未能在 60 日內作出決議，則應視為救濟成功。</p> <p>新修法增加第 93A 條，該條規定，如對海關核定之關稅或估價以外之事項有所不服，則須於 60 日內以書面向關務局長施申請救濟。第 94 條則規定對於行政處分不服，亦得於 60 日內以書面向關務局長施申請救濟。</p> <p>根據第 95 條規定，若對關務局長所為之決定仍有不服，得在繳足稅費後，於該等決定做成後 60 日內向稅務法院(Tax Court)請求救濟。2006 年修法刪除更進一步上訴至稅務司法機構 (Tax Judicatory Institution) 請求救濟之相關條文，且此決定將為終局決定。</p>
保稅倉儲	《海關法》第 44 至 49 條	<p>第 44 條第 1 項規定，特定區域、地方或建築物得被指定為保稅區(bonded store place)，延遲繳交進口關稅。第 45 條規定保稅區之貨物包括：已加工或組合之貨物；未加工之貨物；或其他應繳交進口關稅之貨物。、第 46 至 49 條則詳列保稅區之業主或進口商應盡財務會計之責及相關罰則。</p>

資料來源：本研究整理。

三、印尼與我國關務法規之差異分析

由於印尼之法規資料有許多部分未有英文版本而有所缺漏，此處僅就資料確定之部分進行差異分析。

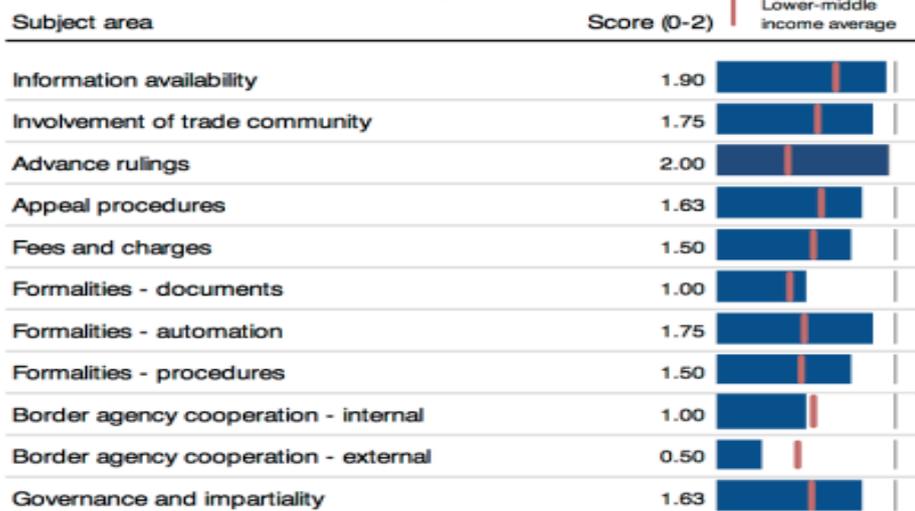
整體而言，從立法體系觀察，印尼以《海關法》為主要法律體系，但多項通關措施係由不同層級之總統令、部長令另予規範，且甚多無法取得英文翻譯之規範內容。從改善通關程序之效果而言，印尼參加 ASW 計畫，逐漸改善通關程序，2006 年修改《海關法》，主要目的為增加查緝走私貨品，以及增加保稅加工、救濟措施等相關規定，以吸引外資。但綜合東協、WTO、WEF 等國際評比與意見，印尼在整體關務程序之表現仍落後於許多開發中國家，尚須大幅改進。

其中，WEF 報告即指出，印尼本年度在通關程序的時間耗費方面仍為主要的缺點，雖然國家單一窗口的執行已經大幅縮短時間，但目前其通關效率在 WEF 的評比中獲得第 70 名的評價，至於準備進口文件與配合貨物查驗法規的時間花費上，排名均落在 100 名以後，顯示程序與文件準備仍十分耗時。

同樣的趨勢反映在 OECD 貿易便捷化指標中，其中印尼雖然在通關自動化方面得分甚高，但通關程序的表現卻較為平庸，而通關所需文件的評分更是僅有 1 分。不過，在預先審核、救濟制度方面得分則較高。與前述法規盤點剛好相反的是，印尼在 OECD 的評估中，資訊公開、法規的參與與評論機會方面得分甚高。推測可能是印尼單一窗口的註冊使用者，有機會從該窗口獲得相關資訊。非實際從事相關貿易業務而無法註冊者，可能無法取得相關資訊。或是印尼雖然提供相關資訊與機會，卻均以當地語文為之，廠商須透過翻譯取得。

Trade facilitation performance

OECD Trade Facilitation Indicators, 2015



資料來源：WEF, Global Enabling Trade Report 2016 (2016).

圖 4-1 印尼之貿易便捷化指標評比

在具體規定上，印尼之關務規範特色如下。

1. 資訊公布與取得、法規之預先公布與評論機會：

印尼《海關法》並未有相關規定。我國關稅法並未特別針對資訊的公布方式與公開義務進行規範。惟依據政府資訊公開法第 6 條規定，政府應就與人民權益攸關之施政、措施及其他有關之政府資訊主動公開。同時第 7 條亦規定，「條約、對外關係文書、法律、緊急命令、中央法規標準法所定之命令、法規命令及地方自治法規。」、「施政計畫、業務統計及研究報告」等均須公開。

2. 救濟程序：

印尼依據海關法，設有向關務總監請求救濟後改向稅務上訴司法機構請求救濟的雙層救濟結構，惟稅務司法機構即為終局救濟，層次較少。我國則依據《關稅法》第 45 至 47 條規定，針對海關就稅款之處分若有不服，第一階段的行政救濟係向海關申請復查。如經復查後仍不服復查決定，納稅義務人方得向管轄機關提起訴願，訴願機關得審理決定合法性與適當性。如仍不

服訴願決定，納稅義務人得循行政訴訟進行救濟，向高等行政法院、最高行政法院提出行政訴訟。

3. 優質企業：

印尼利用 WCO 之框架作為 AEO 的審查基準。此外尚有得在非海關工作時間盡行通關、得優先參與印尼海關優惠計畫的規定。相對於印尼之規範十分簡略，我國優質企業相關之關務規範，為《關稅法》第 19 條以及其授權訂定之行政命令。包括《優質企業管理及認證辦法》、優質企業安全審查項目及驗證基準等。我國並對申請認證應具備之資格條件、申請程序、優質企業之分類、供應鏈業別、優惠措施、停止或廢止適用條件、得先予放行之特定報單、擔保方式、申請自行具結之條件、稅費繳納方式及其他應遵行事項之辦法，均有詳細完整之規範。

4. 單一窗口：

印尼在 2007 年推動之後，在 2014 年設立專責機構負責的單一窗口入口網站在 2015 年啟用，時間較晚。主要功能包括提供印尼海關與動植物隔離局合作之單一申請系統（Single Submission System, SSM）、電子核發許可文件、貿易管理等項目，亦可與東協單一窗口進資料連線，可交換《東協貨品貿易協定》form D 的相關資料。我國之單一窗口關務規範，係《關稅法》第 10 條之一及《關港貿單一窗口運作實施辦法》，訂有詳細規範，印尼相較我國單一窗口提供之服務項目較少，但能與東協地區整合仍為其參與地區經貿整合之特色。

第二節 菲律賓

一、菲律賓關務規範架構與通關流程簡述

菲律賓之關務規範主管機關為財政部關務局(Bureau of Customs, under Department of Finance, 簡稱 BOC)，最重要之關務法規為關稅及《海關法》，

本法編號為 REPUBLIC ACT NO. 1937。其內容可分為《關稅法》及《海關法》兩大部分，而《海關法》依其條文結構又可細分為關務局、商船註冊與沿岸貿易、用於國際貿易之船隻與航空器、進口關稅之徵收及退稅、進口貨物之倉儲、行政及司法程序、關務局可徵收之費用及行政規費、一般條款，其中與貨物通關相關之主要內容為進口關稅之徵收及退稅、進口貨物之倉儲、行政及司法程序等。

2016年5月30日，為求現代化關務規範、減少貪腐並增進海關服務品質及促進供應鏈發展，菲律賓通過《海關現代化與關稅法》（Customs Modernization and Tariff Act (CMTA)），整併及修正舊有的關稅及《海關法》等法律，其詳細之施行細則初稿，目前正經由公眾諮詢(public consultation)階段以徵求各界意見，原定目標是在2017年底前完成制定程序。⁵²

表 4-3 菲律賓之主要關務法規

規範名稱	編號	內容
《關稅及海關法》	REPUBLIC ACT NO. 1937	本法共可分為關稅法與海關法兩大部分，而海關法依其條文結構又可細分為關務局、商船註冊與沿岸貿易、用於國際貿易之船隻與航空器、進口關稅之徵收及退稅、進口貨物之倉儲、行政及司法程序、關務局可徵收之費用及行政規費、一般條款，其中與貨物通關相關之主要內容為進口關稅之徵收及退稅、進口貨物之倉儲、行政及司法程序等。
《海關現代化與關稅法》(CMTA)	Republic Act (RA) No. 10863,	本法修正舊有的《關稅及海關法》，以期現代化關務規範、減少貪腐並增進海關服務品質及供應鏈。

資料來源：本研究整理

⁵² 參見菲律賓為 CMTA 以及其法規命令架設之網站，http://www.dof.gov.ph/index.php/issuances/cmta_irr/?cp=2 (最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日)。

菲律賓對進口商設有註冊要求，進口商必須向關務局註冊後方得合法從事進出口業務。註冊方式為透過關務局之客戶檔案註冊系統（Client Profile Registration System, CPRS），進行電子註冊，並須取得內地稅局進口通關憑證（Bureau of Internal Revenue (BIR) Importer Clearance Certificate, BIR-ICC），⁵³進出口貨物原則上並無限制，除非被歸類為管制（Regulated）或限制（Restricted）之貨物，前者需取得特殊執照方能進出口，而後者則須法律的特許。⁵⁴

進出口報關時，除非能適用電子報關系統，否則廠商必須準備單一行政文件（Single Administrative Document, SAD）進行紙本報關，並備齊提單、發票、原產地證明等文件。貨物必須在抵達港口/機場後 15 日內完成報關。海關收到單據後，將依據電腦選擇系統（selective system）之判斷，按貨物的特性分別依循紅、黃、綠色三個不同的程序進行通關。低風險貨物屬於綠燈，得免審文件也免查驗貨物通關；中度風險貨物則為黃燈，需進行文件審核，但是免查驗貨物；紅燈則為風險較高的貨物類型，需要查驗文件及須進行貨物查驗。⁵⁵另外，菲律賓也設有較綠色貨物更為優惠之通關管道，稱為「超級綠色通道」（Super Green Lane/Super Green Lane Plus, SGL plus）以及 AEO 計畫之通關，使適用之貨物享有更簡便之通關程序以及其他優惠。在完成通關手續，並完納稅款後，即可進入貨物放行階段。⁵⁶

⁵³ CMTA，第 202 與 1126 條。

⁵⁴ 參見菲律賓貿工部網站，<http://www.dti.gov.ph/businesses/importing#types-of-importation>（最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日）。

⁵⁵ 可參目前相關行政命令之草案，維持此一分類。
<http://customs.gov.ph/wp-content/uploads/2016/10/Entry-Lodgement-and-Cargo-Clearance-Process.pdf>（最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日）。

⁵⁶ 流程可參見 <http://www.dti.gov.ph/businesses/importing/gen-import-procedures>（最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日）。

二、菲律賓重要關務法規內涵

(一) 通關自動化與單一窗口

菲律賓設立單一窗口之法源為 482 號行政命令(Executive Order 482 dated December 27, 2005)，依據此法源，菲律賓海關整合與通關相關之各部會，統一將各功能數位化與電子化。2010 年菲律賓完成其國家單一窗口之第一階段計畫，其後繼續擴展功能，目前其國家單一窗口已經能夠提供網際網路入口連線，服務範圍包括進出口商之電子註冊，以及以電子形式提交通關所需表單以及附加相關文件、透過電子郵件與視覺化模式追蹤處理進度、電子支付、與通關等功能。關務機關所為之批准、執照核發等，也可透過此一系統發給。目前電子系統內設有 95 種各式通關所需表單，菲國政府預計下一階段將進一步整合各類表單，將格式統一化並減少表單種類。⁵⁷

(二) 進出口貨物申報

有關貨物申報之相關規定，係載於新法 CMTA 第 1 章第 400 條以下之條文。首先，第 401 條即規定所有進口貨物皆須經過申報，而第 405 條則進一步決定進口商之納稅義務。

依據 CMTA 第 407 條之規定，進口貨物申報應自最後一件貨物完成卸載後起算 15 日內提出申請，前項期限得依申報人之要求予以延長 15 日，但以期限屆滿前提出延期要求者為限。而為加速進口貨物通關，依第 409 條之規定，申報人得依相關法規或命令於貨物進口前向關務局預先申報。

第 501 條則規定出口貨物應符合由政府所制訂之出口分級標準，其包裝及箱唛亦應符合相關法規之規範。再依第 502 條之規定，關務局應發布相關

⁵⁷ 參見東協單一窗口網站，
<http://asw.asean.org/nsw/philippines/philippines-general-information> (最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日)。

法規讓申報人得以書面或電子形式提交出口貨物申報。

(三) 優質企業

菲律賓自 2012 年起，即依關務局之行政命令《Customs Administrative Order (CAO) 1-2012》，展開其 AEO 計畫，並依關務局之備忘錄命令《Customs Memorandum Order (CMO) Nos. 11-2012》以及《Customs Memorandum Order (CMO) Nos. 14-2013》，更進一步進行規範。在 CMTA 修法後，亦在該法第 1228 條規定，財政部長應制定與世界關務組織(WCO)之架構以及其他法律相符之 AEO 相關規定，並針對 AEO 發展合乎國際最佳實踐之貿易便捷化體系。目前，菲國預定將制定新的 AEO 規範，菲律賓關務局已將草案以及徵求意見之通告公布於其網站上。⁵⁸

依據 AEO 法規命令草案，新的 AEO 計畫由三部分組成：貨運安全系統、通關設施、及相互承認協定（MRA）。三者分別代表確保通關符合 WCO 安全之系統、允許優質業者快速通關之系統、以及與其他國家間相互承認 AEO 之國際協定。⁵⁹進出口商、報關業者、外國製造業者或本地運輸業者等，均得申請成為 AEO。

AEO 審核內容包括：業者運營績效與預期發展、進出口業務之處理情形、與國際供應鏈之連結情形；同時也必須審查業者的安全設施與規範，包括貨物之處理與儲存、資訊(IT)系統與進出口貨物之保存、人員安全訓練等

⁵⁸ 徵求意見之公告公布於菲律賓關務局網站
<http://customs.gov.ph/wp-content/uploads/2016/10/Call-for-Position-Papers-and-Participation-in-the-Public-Consultation-on-Authorized-Economic-Operators.pdf> (最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日)。

⁵⁹ 菲律賓關務局網站
<http://customs.gov.ph/wp-content/uploads/2016/10/Call-for-Position-Papers-and-Participation-in-the-Public-Consultation-on-Authorized-Economic-Operators.pdf> (最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日)。

等。⁶⁰

AEO 之下進一步分為三個等級，分別享有不同程度的優惠待遇。優惠程度最低之第一等級 AEO，得享有不須每年更新其進口商註冊之優惠，並得以商業活動紀錄為基礎，自行評估關稅稅額，在關務局亦設有專門協助 AEO 之支援人員。第二、三等級 AEO 則除上述優惠外，更可享受簡便通關待遇，除有專屬的通關通道外，也免於文件審核以及侵入性的貨物查驗，同時也可在貨物抵達前，提前上傳文件進行通關程序。其中，第三等級之 AEO 如能合乎更多規範，關務局長(Commisioner)得擴大給予其超過第一、第二等級 AEO 所能獲得的優惠待遇。⁶¹

(四) 預先核定

CMTA 第 1100 至 1103 條為預先核定之規定。依據本章規定，進出口商得就關稅稅則分類、估價、原產地三個項目請求進行預先核定。關稅稅則分類方面，由關稅委員會 (Tariff Commission) 管轄核定程序；估價與原產地預先核定請求則應向關務局長為之，關務局長對三者均應於 30 日內作成核定結果。

依據 1103 條規定，每一預先核定申請案，僅得就一樣貨物進行，且應在貨物進口或出口前至少 90 日為之。如對核定結果不服者，得在 30 日內向稅務救濟法庭 (Court of Tax Appeal, CTA) 請求救濟。

另依關務局行政命令《Custom Administrative Order (CAO) No. 3-2016》

⁶⁰ 菲律賓關務局網站

<http://customs.gov.ph/wp-content/uploads/2016/10/Call-for-Position-Papers-and-Participation-in-the-Public-Consultation-on-Authorized-Economic-Operators.pdf> (最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日)。

⁶¹ 菲律賓關務局網站

<http://customs.gov.ph/wp-content/uploads/2016/10/Call-for-Position-Papers-and-Participation-in-the-Public-Consultation-on-Authorized-Economic-Operators.pdf> (最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日)。

之規範，關務局應收受申請人以電子形式提交之申請。於核定期間內，關務局得要求申請人於收受通知起算 30 日內，提交額外之相關資訊。

除另有規定外，預先核定之結果應自發布時即生效，且其效期應自發布日起算 3 年內有效。

(五) 貨物查驗

貨物查驗應由關務局於收受貨物申報後立即實施，並應優先查驗活體動物、易腐品及其他需要立即查驗之貨物。必要時關務局得提取貨樣，但其提取之數量應以最小限度為限。

(六) 完稅價格之核定依據與計算方法

依 CMTA 第 701 條規定完稅價格之計算方法，關務局得依貨物之實際交易價格核定之；而當完稅價格未能依前條規定核定者，根據第 702 條，關務局得依同樣貨物之交易價格核定之；未能依第 701 及 702 條之規定核定者，則依第 703 條，關務局得依類似貨物之交易價格核定之。若仍未能依前些方法核定價格者，則關務局得依序以扣減價格方法 (deductive value)、計算價格方法 (computed value)、及其他合理價格方法 (fall-back value) 等，再行核定。

(七) 復查申請與行政救濟

關務相關行政處分之救濟，規定於 CMTA 第 1106 條以下。就海關官員所為之行政處分，涉及金錢給付者，包括估價、原產地以及除罰緩或扣押貨品外的關務事項，受該處分致損害之人，得在付清稅費後 15 日內向關務局長提出異議 (protest)。局長在財政部長的同意下，應於收受後 30 日內對原處分之適當性與合法性做出決定。

若是涉及關務地區主管 (District Officer) 之沒收、扣押決定，則同樣應在 15 日(易腐品 5 日)內須向局長提出上訴。如局長在 30 日(易腐品 15 日)內沒有做出決定，則地區主管之決定將維持其效力。當受沒收、扣押決定影

響者為政府機關時，局長應主動進行審理；如局長未在期限內做出決定，應由財政部長再次進行審理。如 5 日內沒有審理結果，才維持地區主管之所為之沒收、扣押決定之效力。

第 1136 條則規定，除法律另外規定外，對於局長所為之任何救濟決定，均得上訴至稅務上訴法庭。

（八）保稅倉儲

依據 CMTA 第 801 條，一部或全部以進口原料加工後出口之貨物，得於符合特定條件下，於保稅倉庫進行加工製造。第 802 條規定保稅倉庫之種類，主要分為加工製造保稅倉庫及非加工製造保稅倉庫，其中前者又包含混合保稅倉庫、普通保稅倉庫、特定產業保稅倉庫；後者則依營業性質，分為公共保稅倉庫、私人保稅倉庫、及其他海關設施。

（九）資訊公布與取得

CMTA 第 111 條規定關務規範相關資訊的公布義務。依據第 111 條規定，法律、決定、裁決（*ruling*）、通知（*circular*）與命令，均須依法公告之。此外，除有特殊情況，任何新資訊、關務法規之修正與調整、行政程序或要求，皆應於生效實施之前公布或供外界取得。且為促進資訊之流通、強化法規遵循，關務局應確保各利害關係方，能夠充分獲得機密或內部使用資訊以外一切的相關訊息。目前，菲律賓關務署網站除公布其所管轄的法規外，也將制定中的法令草案，列於同一網站，供利害關係人進行評論。⁶²

⁶² 參見菲律賓關務局網站，<http://customs.gov.ph/cmta/> (最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日)。

表 4-4 菲律賓與我國《關稅法》架構對應之具體關務規範

主要項目	相關法規	重要規範內容
通關自動化與單一窗口	《Executive Order 482 dated December 27, 2005》	目前菲律賓國家單一窗口，已經提供網際網路入口連線，其服務範圍包括進出口商之電子註冊，以及以電子形式提交通關所需表單以及附加相關文件、透過電子郵件與視覺化模式追蹤處理進度、電子支付、與通關等功能。關務機關所為之批准、執照核發等，也可透過此一系統發給。目前電子系統內設有 95 種各式通關所需表單，下一階段將進一步整合各類表單，將格式統一化並減少表單種類。
進出口貨物申報	進口：CMTA 第 400 條以下 出口：CMTA 第 500 至 503 條	依據 CMTA 第 407 條之規定，進口貨物申報應自最後一件貨物完成卸載後起算 15 日內提出申請，前項期限得依申報人之要求予以延長 15 日，但以期限屆滿前提出延期要求者為限。而為加速進口貨物通關，依第 409 條之規定，申報人得依相關法規或命令於貨物進口前向關務局預先申報。第 501 條則規定出口貨物應符合由政府所制訂之出口分級標準，其包裝及箱唛亦應符合相關法規之規範。再依第 502 條之規定，關務局應發布相關法規讓申報人得以書面或電子形式提交出口貨物申報。
優質企業	CMTA 第 1228 條 《(CMO) Nos. 11-2012》 《(CMO) Nos. 14-2013》等等	新的 AEO 計畫由三部分組成：貨運安全系統、通關設施、相互承認協定（MRA）。進出口商、報關業者、外國製造業者或本地運輸業者等，均得申請成為 AEO。 其審核內容包括業者運營績效與預期發展、進出口業務之處理情形、與國際供應鏈之連結情形；同時也必須審查業者的安全設施與規範，包括貨物之處理與儲存、IT 系統與進出口貨物之保存、人員安全訓練等等。 AEO 又分為三個等級，分別享有不同的優惠。優惠最低之第一等級 AEO，得享有不須每年更新其進口商註冊之優惠，得以商業活動紀錄為基礎，自行評估關稅稅額、在關務局亦設有專門協助 AEO 之支援人員。第二等級開始，則除上述優惠外，更可享受簡便通關待遇，除了有專屬的通關通道外，也免於文件審核以及侵入性的貨物查驗。同時，也能在貨物抵達前，提前上傳文件進行通關程序。第三等級之 AEO 則須合乎更多規範，其後關務局長(Commissioner)得擴大第一、第二等級 AEO 所能獲得的優惠。
預先核定	CMTA 第 1100 至 1103 條	出口商得就關稅稅則分類、估價、原產地三個項目請求進行預先核定。關稅稅則分類方面，由關稅委員會（Tariff Commission）管轄核定程序；估價與原產地預先核定請求則應向關務局長為之，三者均應於 30 日內作成核定結果。 依據 1103 條規定，每個預先核定申請，僅得就一樣貨物進行，且應在貨物進口或出口前至少 90 日為之。對核定結果不服者，得在 30 日內向稅務上訴法庭（Court of Tax Appeal, CTA）請求救濟。

主要項目	相關法規	重要規範內容
	《Custom Administrative Order (CAO) No. 3-2016》	關務局應收受申請人以電子形式提交之申請。於核定期間，關務局得要求申請人於收受通知起算 30 日內，提交額外之相關資訊。 除另有規定外，預先核定之結果應自發布即生效，且其效期應自發布日起算 3 年內有效。
貨物查驗	CMTA 第 419 至 422 條	貨物查驗應由關務局於收受貨物申報後立即實施，並應優先查驗活體動物、易腐品及其他需要立即查驗之貨物。必要時關務局得提取貨樣，但其提取之數量應以最小限度為限。
完稅價格之核定依據與計算方法	CMTA 第 700 條以下	完稅價格之計算方法，依 CMTA 第 701 條之規定，關務局得依貨物之實際交易價格核定之；而當完稅價格未能依前條規定核定者，根據第 702 條，關務局得依同樣貨物之交易價格核定之；未能依第 701 及 702 條之規定核定者，則依第 703 條，得依類似貨物之交易價格核定之。若仍未能依前此方法核定價格者，則關務局得依序以扣減價格方法 (deductive value)、計算價格方法 (computed value)、其他合理價格方法 (fall-back value) 再行核定。
復查申請與行政救濟	CMTA 第 1106 條以下	關務相關行政處分之救濟，規定於 CMTA 第 1106 條以下。就海關官員所為之行政處分，涉及金錢給付者，包括估價、原產地以及除罰緩或扣押貨品外的關務事項，受該處分到損害之人，得在付清稅費後 15 日內向關務局長提出異議 (protest)。局長在財政部長的同意下，應於收受後 30 日內對原處分之適當性與合法性做出決定。 若是涉及關務地區主管 (District Officer) 之沒收、扣押決定，則同樣在 15 日(易腐品 5 日)內須向局長提出上訴。如局長在 30 日(易腐品 15 日)內沒有做出決定，則地區主管之決定將維持其效力。當受沒收、扣押決定影響者為政府機關時，局長應主動進行審理，當局長未在期限內做出決定，應由財政部長再次進行審理。如 5 日內沒有審理結果，才維持地區主管之所為之沒收、扣押決定之效力。 第 1136 條則決定，除另外規定外，對於局長所為之任何救濟決定，均得上訴至稅務上訴法庭。
保稅倉儲	CMTA 第 801 條以下	依據 CMTA 第 801 條，一部或全部以進口原料加工後出口之貨物，得於符合特定條件下，於保稅倉庫進行加工製造。而第 802 條則規定保稅倉庫之種類，主要分為加工製造保稅倉庫及非加工製造保稅倉庫，其中前者又包含混合保稅倉庫、普通保稅倉庫、特定產業保稅倉庫；後者則依營業性質分有公共保稅倉庫、私人保稅倉庫、其他海關設施。

資料來源：本研究整理。

三、菲律賓與我國法規之差異分析

為追求現代化關務規範、減少貪腐並增進海關服務品質及促進供應鏈發展，菲律賓在 2016 年整併、修正不同法律後通過 CMTA，並持續著手進行相關法規命令之制定。新法以一部法律以及就相關重要項目制定之法規命令，基本上已能涵蓋進出口通關的各個環節，也使得資訊的查詢、遵循更為容易。惟目前許多規範仍在草案階段，未來是否施行、施行內容等仍有可能有所變化。在此暫以 CMTA 以及法規命令草案內容作為基礎，進行與我國關務法規之主要差異比較。

1. 資訊公布與取得、法規預先公布與評論機會：

CMTA 直接要求關務局就相關法規命令之制定，必須充分公布，也必須在法規制定階段允許利害關係人的參與以及評論。同時透過網站公告草案，給予利害關係人評論機會。我國關稅法尚未就此定有明文之特別規定，立法體例上臺菲有所不同，惟依我國行政程序法等相關法律之要求，目前我國主要法律多已提供預先公布與評論的機會，因此實與菲國法律規定之成果相當。

2. 預先核定：

菲律賓就關稅稅則分類係由關稅委員會管轄，原產地與估價由關務局長負責，分類方式較為不同。且於規範架構上，菲律賓 CMTA 將預先核定與爭端解決同時規定於「行政及司法程序」下之第一章。而我國《關稅法》就稅則分類、原產地、估價之預先核定，則分散規範於第二章「通關程序」中。

3. 救濟程序：

菲律賓的關務相關行政處分，區分為影響政府部門之救濟管道與影響人民之救濟管道，採取不同的方式。此外，雖同樣具有行政內部之救濟與司法救濟管道，其行政救濟管道是由關務局長，而非獨立之救濟機關（如我國之訴願會）進行救濟，與我國有所不同。

4. 優質企業：

菲律賓目前預定將制定新的 AEO 規範，新的 AEO 計畫由三部分組成：貨運安全系統、通關設施、及相互承認協定（MRA）。三者分別代表確保通關符合 WCO 安全之系統、允許優質業者快速通關之系統、以及與其他國家間相互承認 AEO 之國際協定。菲律賓亦強調依據 WCO 框架，惟其分為三個等級，與我國不同。且第三等級之 AEO 優惠待遇部分將由關務局長決定，目前仍較不明確。

5. 單一窗口：

菲律賓之單一窗口設立有充分之法源依據，然其提供之服務目前仍在較為早期之階段，仍有許多功能不足，以及表單需要簡化之處。

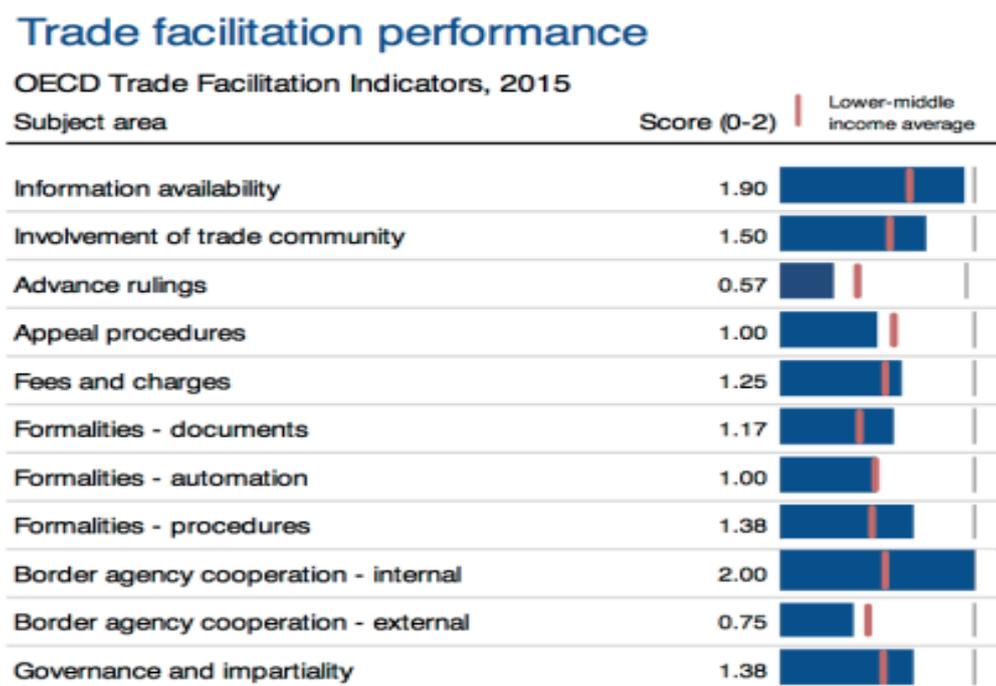
如從立法技術上觀察，菲律賓的新法 CMTA 採取一個較完整、體系性的規範方式，對各項內容規範體系清晰，相當全面。特別是由於菲律賓屬於英語系國家，其規範本即以英文為之，加以其體系分明與法令的預先公布、諮詢機會，使得非本國之貿易商能更便利的取得資訊與理解相關規定。

然而，如以關務程序之實際執行情形觀察，菲律賓仍有很大的進步空間。WEF 報告指出，菲國海關效率在 136 個經濟體中僅排名第 77；進口、出口花費在文件與貨物查驗之規定的遵循時間，除進口貨物查驗排名 82 以外，其他三項排名都落在 100 名之後。此外，其海關作業的不透明性以及海關收賄等情形也十分嚴重。⁶³

如以 OECD 之貿易便捷化指標觀察，可見其在資訊公開、法規預先評論與參與部分表現良好，呼應前述法規盤點結果。關務機關的內部合作亦得到很高的分數。然而其他項目則多有欠缺，尤其預先審核、救濟程序之表現甚至落後於中低收入國家之平均分數。在通關自動化、文件簡化等方面，表現也僅在中低收入國家中屬於表現較好者，相較先進國家仍差距甚大。惟由於

⁶³ WEF, *The Global Enabling Trade Report 2016*, at 249 (2016).

OECD 貿易便捷化指標為 2015 年之資訊，同年菲國為改善上述問題，已通過 CMTA。未來如 CMTA 以及其相關規範能充分得到執行，其表現應能有所改善。



資料來源：WEF, Global Enabling Trade Report 2016 (2016).

圖 4-2 菲律賓之貿易便捷化指標評比

第三節 馬來西亞

一、馬來西亞關務規範架構與通關流程簡述

馬來西亞關務主管機關為皇家馬來西亞海關（Royal Malaysian Custom Department），其最主要之關務法規為《1967 馬來西亞海關法》。本法共計有十三部分，依序為：前言；官員之指派及其權利；關稅之課徵；進口及出口；港口清關；適用領海航行船隻之一般條款；海關艙單；保稅倉儲；貨物申報；退稅；雜項條款；檢查、調查、扣押及逮捕；程序條款；罰則；立法；總則。其中涉及貨物通關之主要內容分別有：關稅之課徵；保稅倉儲；貨物申報；退稅。另本法亦針對馬來西亞個別行政區域設有特別條款，包含檳城

(Penang)、納閩(Labuan)、砂勞越(Sarawak)、蘭卡威(Langkawi)、刁曼島(Tioman)等。

表 4-5 馬來西亞之主要關務法規

規範名稱	編號	內容
《1967 馬來西亞海關法》	First Enacted: No. 62 of 1967 Amendment: Act 235 w.e.f. 17 July 1980	本法共計有十三部分，依序為：前言；官員之指派及其權利；關稅之課徵；進口及出口；港口清關；適用領海航行船隻之一般條款；海關倉單；保稅倉儲；貨物申報；退稅；雜項條款；檢查、調查、扣押及逮捕；程序條款；罰則；立法；總則。其中涉及貨物通關之主要內容分別有：關稅之課徵；保稅倉儲；貨物申報；退稅。另本法亦針對馬來西亞個別行政區域設有特別條款，包含檳城(Penang)、納閩(Labuan)、砂勞越(Sarawak)、蘭卡威(Langkawi)、刁曼島(Tioman)等。

資料來源：本研究整理

馬來西亞進出口報關，需使用 Form K1 以及 Form K2 報關單。同時既須記載貨物之詳細資訊、價格、重量、數量、種類等等，併同發票、提單等文件一起向海關提出。

而就關稅估價、分類方面，依《海關法》第 13 條之規定，海關官員得決定貨物之關稅分類及估價。依第 13-A 條之規定，任何人不認同前條海關官員之決定，得於繳付關稅時提出異議。再依第 13-B 條之規定，該海關官員自關稅結清與異議提出起算 30 日內，應向關稅總局局長（下簡稱局長）請示。

關於關稅或其他費用超付之退還，依第 16 條之規定，在有相關證據證明關稅或其他費用超付之情形下，局長應下令退還超付之數額，但納稅人應於結清關稅後 1 年內提出退還之要求；若納稅人已依第 13-B 條結清關稅並提出異議，則應於關稅分類或估價經決定起算 1 年內提出退還之要求。另外，第 17 條明示關稅短付及錯誤退還之處置方式，海關得依此條向納稅義務人進行追徵。完納稅款後，即可請求貨物放行。此處與其他國家並無太大

差異。⁶⁴

二、馬來西亞重要關務法規內涵

(一) 通關自動化與單一窗口

馬來西亞參與東協 ASW 計畫，訂有其國家單一窗口之計畫。目前馬來西亞之國家單一窗口正致力於電子化單一窗口之設置。自 2012 年 9 月 4 日起，馬來西亞正式依據《2006 年電子商務法》(E-Commerce Act 2006)、《2010 年個人資料保護法》(Personal Data Protection Act 2010) 等法律，啟動馬來西亞國家單一窗口入口網站「myTRADELINK」，該網站提供數項貿易便捷化服務，包括電子載貨單、電子優惠產地證明(來自與馬來西亞締結有自由貿易協定之國家)、電子進口許可、電子通關、以及電子支付。其涵蓋範圍包括馬國 26 個主要港口。自 2016 年 11 月 1 日起，馬來西亞國家單一窗口開啟與東協單一窗口進行資料連線，已可交換《東協貨品貿易協定》承諾表 D 的相關資料。⁶⁵

(二) 進出口貨物申報

《海關法》第四部分詳細規範貨物之申報方式及期限，共可分為應稅貨物、免稅貨物、一般條款等，其中應稅貨物及免稅貨物又以進口與出口個別規定，以下僅就應稅貨物說明。

依第 78 條第 1 項之規定，所有應稅貨物之進口商應於貨物放行前，或自貨物卸載起算 30 日內，親自或由代理人向海關官員申報進口貨物，遇有特別情況時，海關官員亦得以書面方式通知進口商，要求進口商於接獲通知

⁶⁴ 可參考馬來西亞海關公布之通關流程說明，http://www.customs.gov.my/en/pg/Pages/ang_8115.aspx (最後瀏覽時間，2017 年 8 月 18 日)。

⁶⁵ 參見東協單一窗口網站，<http://asw.asean.org/nsw/malaysia/malaysia-general-information> (最後瀏覽時間：2017 年 8 月 18 日)。

起算 3 日內完成進口申報。第 79 條則規定進口商申報進口貨物應提示完整、正確之內容，包含貨物內容物、重量、數量、價值及來源國等。第 80 條則為出口申報之條文，依其規定，所有應稅貨物之出口商應立即於出口前，親自或由代理人向海關官員申報出口貨物，並於任何地點完成申報貨物之生產，且應向海關結清出口關稅及其他費用。

(三) 優質企業

馬來西亞已實施 AEO 制度，開放涉及進出口與運輸業務之各類廠商參與。合格廠商必須在馬來西亞運作三年以上，同時必須合乎 WCO SAFE 架構之架構標準，也必須確保其供應鏈、運營、人員、代表廠商進行通關之報關行、貨物、運輸與裝卸、資訊系統與倉儲、危機應變與管理等面向之安全穩當 (Security)。

AEO 可享有優惠的通關流程，僅需以電子形式提交最低限度之資訊，載於電子通關文件 (Permission Request Slip, PRS) 上即可。同時 AEO 僅在特殊形況下，需進行實體貨物查驗，原則不需查驗即可放行。在稅費繳納方面，AEO 得透過電子轉帳方式，定期繳納稅費，亦得利用一份合併聲明 (Consolidated Statement)，向貿易暨工業部申請《東協貨品貿易協定》Form D 之原產地證明。⁶⁶

(四) 預先核定

《海關法》中並未規定，馬來西亞海關網站亦無相關資訊。

(五) 貨物查驗

依據《海關法》第 13 條第 1 項第(b)款，海關官員得就任何應稅貨物或未獲放行許可之貨物進行估價、秤重或檢查。此外，第 112 條同樣賦予海關

⁶⁶ INFORMATION GUIDELINE AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR (AEO), <http://customsgc.gov.my/infopage/about/Information%20Guideline%20on%20AEO%20Programme.pdf>

官員開箱查驗貨物之權利。

（六）完稅價格之核定依據與計算方法

《海關法》中並未針對估價方式特別規範，僅於第 19 及 20 條分別規定不同種類貨物之進出口關稅稅率適用條件，另外則於第 142 條第 35B 項特別賦予財政部長決定進口貨物之完稅價格之權力。

在具體之核定方法方面，則規定於《1999 年關稅估價規則》(Customs (Rules of Valuation) Regulations 1999)，依其第 3 條第 1 項規定，完稅價格之核定應優先以貨物交易價格為依據；同條第 2 項則進一步規定，當海關官員懷疑進口貨物申報價值之真實性時，得採用其他方法。此處所稱之其他方法，則按使用順序規定於第 3 項，依序為：依同樣貨物之交易價格核定之；依類似貨物之交易價格核定之；扣減價格方法 (deductive value)；計算價格方法 (computed value) 等。但若無法完全依前述方法進行核定，則第 10 條規定海關官員得在必要情況之下，對前述方法核定之完稅價格進行合理調整。

（七）復查申請與行政救濟

《海關法》第 124、143 條涉及關務行政處分之救濟。第 124 條為涉及沒收、扣押貨物之處分的救濟。該條規定十分特殊，規定救濟中司法單位的審查，僅得就扣押、沒收處分本身的合法性進行審查，不得審查執执行程序或執行方法的合法性。第 143 條則規定，任何關務總監所為之行政處分，除有特別規定外，均得向財政部長請求救濟。且財政部長所為之決定，即為終局之救濟結果。

自 2007 年起，上述之救濟程序已有所改變。馬來西亞成立關務上訴法庭 (Custom Appeal Tribunal)，任何對關務總監所為之處分 (decision) 不滿之人，均得在 30 日內向關務上訴法庭尋求救濟。如對關務上訴法庭的決

定依然不服，則得上訴至馬來西亞高等法院。⁶⁷

（八）保稅倉儲

依第 63 條第 1 項之規定，財政部長得於任何港口、機場、進出口地，或境內任何海關建立保稅倉庫，並得指定倉儲費用之數額。至於保稅倉儲之經營許可，依第 65 條之規定，局長得授與任何人經營許可，而資深海關官員或受其指派之官員應可隨時進入任何保稅倉庫檢查。另外，依第 65-A 條第 1 項之規定，局長得授與前條所稱之獲授許可者額外之保稅加工許可。而依同條第 3 款之規定，任何投入保稅加工製程之貨物，不得在未取得局長同意之情況下，自保稅倉庫提取用於國內消費或出口。

本部分亦對海關倉儲訂有貨物存放期限，依第 74 條之規定，具易腐性質之貨物應立即自海關倉庫移出，或由資深海關官員出售；而具易燃性質之貨物，應於貨物進入倉庫起算 14 日後移出；除前述易腐或易燃之貨物外，一般貨物不得存放於海關倉庫逾 1 個月，但該存放期限得由資深海關官員延長至少 1 個月，不逾 6 個月。

（九）外銷沖退稅

值得注意者，依第 97 條之規定，經認定為暫時進口之待出口貨物，得由局長豁免進口關稅，並命廠商支付押金或提供保證，且前者不得低於應付之稅額，俟該貨物於進口後 3 個月內再出口沖銷之。

另外，第 99 條則規範用於製造或包裝之進口原料退稅，依其規定，任何用於出口貨物之製造或包裝之進口原料，若於進口時已結清關稅，則局長得允許廠商全額退稅，但應符合下列所有條件：出口之成品應於局長核准之廠房內完成生產；廠商應保留進口原料之相關帳冊資料；成品應於進口原料之關稅結清起算 12 個月內出口；於成品出口報關時已以書面方式做出退稅

⁶⁷ 參見馬來西亞財政部網站，<http://tribunalkastam.treasury.gov.my/index.php/en/faq> (最後瀏覽時間：2017 年 8 月 18 日)。

通知，並於成品出口後 6 個月內，以指定之格式向資深海關官員提出退稅之申請；成品之出口應透過由局長核准之處所或運輸路線。

表 4-6 馬來西亞與我國《關稅法》架構對應之具體關務規範

主要項目	相關法規	重要規範內容
通關自動化與單一窗口	《E-Commerce Act 2006》、《Personal Data Protection Act 2010》	自 2012 年 9 月 4 日起，馬來西亞正式啟動國家單一窗口入口網站「myTRADELINK」，該網站提供數項貿易便捷化服務，包括電子載貨單、電子優惠產地證明(來自與馬來西亞締結有貿易協定之國家)、電子進口許可、電子通關、以及電子支付。其涵蓋範圍包括 26 個主要港口。
進出口貨物申報	《海關法》第 78 條以下	依第 78 條第 1 項之規定，所有應稅貨物之進口商應於貨物放行前，或自貨物卸載起算 30 日內，親自或由代理人向海關官員申報進口貨物，遇有特別情況時，海關官員亦得以書面方式通知進口商，要求進口商於接獲通知起算 3 日內完成進口申報。而第 79 條則規定進口商申報進口貨物應提示完整、正確之內容，包含貨物內容物、重量、數量、價值及來源國等。第 80 條則為出口申報之條文，依其規定，所有應稅貨物之出口商應立即於出口前，親自或由代理人向海關官員申報出口貨物，並於任何地點完成申報貨物之生產，且應向海關結清出口關稅及其他費用。
優質企業	無相關法律規定，惟馬來西亞海關網站上提供 Information Guideline 供業者參考	馬來西亞之 AEO 制度，開放涉及進出口與運輸業務之廠商參與。合格廠商必須在馬來西亞運作三年以上，同時必須合乎 WCO SAFE 框架之框架標準，也必須確保其供應鏈、運營、人員、代表廠商進行通關之報關行、貨物、運輸與裝卸、資訊系統與倉儲、危機應變與管理等面向之安全穩當 (Security)。AEO 可享有優惠的通關流程，僅需以電子形式提交最低限度之資訊，載於電子通關文件 (Permission Request Slip, PRS) 上。同時 AEO 僅在特殊形況下，需進行實體貨物查驗，原則不需查驗即可放行。在稅費繳納方面，AEO 得透過電子轉帳方式，定期繳納稅費，亦得利用 Consolidated Statement，向貿易暨工業部申請《東協貨品貿易協定》Form D 之原產地證明。
預先核定	--	《海關法》中並未規定，馬來西亞海關網站亦無相關資訊。
貨物查驗	《海關法》第 13、112 條	依據《海關法》第 13 條第 1 項第(b)款，海關官員得就任何應稅貨物或未獲放行許可之貨物進行估價、秤重或檢查。此外，第 112 條同樣賦予海關官員開箱查驗貨物之權利。
完稅價格之核定依據與計算方法	《Customs (Rules of Valuation) Regulations 1999》	完稅價格之核定應優先以貨物交易價格為依據，當海關官員懷疑進口貨物申報價值之真實性時，得採用其他方法。此處所稱之其他方法，則依使用順序為：依同樣貨物之交易價格核定之；依類似貨物之交易價格核定之；扣減價格方法；計算價格方法等。但若無法完全依前述方法進行核定，則海關官員得在必要情況之下，對前述方法核定之完稅價格進行合理調整。
復查申請與行政救濟	《海關法》第 124、143 條	第 124 條為涉及沒收、扣押貨物之處分的救濟。該條規定十分特殊，規定救濟中司法單位的審查，僅得就扣押、沒收處分本身的合法性進行審查，不得審查執行政程序或執行方法的合法性。第 143 條則規定，任何關務總監所為之行政處分，除有特別規定外，均得向財政部長請求救濟。且財政部長所為之決定，即為終局之救濟結果。

主要項目	相關法規	重要規範內容
		惟目前之救濟程序已有所改變。自 2007 年後，馬來西亞成立關務上訴法庭任何對關務總監所為之處分不滿之人，均得在 30 日內向關務上訴法庭尋求救濟。如對關務上訴法庭的決定依然不服，則得上訴至馬來西亞高等法院。
保稅倉儲	《海關法》第 63 條以下	依第 63 條第 1 項之規定，財政部長得於任何港口、機場、進出口地，或境內任何海關建立保稅倉庫，並得指定倉儲費用之數額。至於保稅倉儲之經營許可，依第 65 條之規定，局長得授與任何人經營許可，而資深海關官員或受其指派之官員應可隨時進入任何保稅倉庫檢查。另外，依第 65-A 條第 1 項之規定，局長得授與前條所稱之獲授許可者額外之保稅加工許可。而依同節第 3 款之規定，任何投入保稅加工製程之貨物，不得在未取得局長同意之情況下，自保稅倉庫提取用於國內消費或出口。

資料來源：本研究整理。

三、與我國法規之差異分析

由於馬來西亞之法規資料，有許多部分未有英文版本而有所缺漏，此處僅就資料確定之部分進行與我國之差異分析。

1. 資訊公布與取得：

馬來西亞的規定較為簡單，僅說明須在政府公報公布之。在馬來西亞海關之網站亦有相關法規之公布，惟僅部分內容有英文內容，大多數仍欠缺英文翻譯，使得資訊獲得上較為困難。

2. 救濟程序：

原本《關務法》僅規定得尋求財政部長之決定進行救濟，且該救濟為終局救濟。但 2007 年後馬來西亞成立關務上訴法庭，為獨立之準司法機關，使得行政救濟之獨立性較高，且得循司法程序救濟。

3. 優質企業：

馬來西亞同樣利用 WCO 之框架進行 AEO 的審查基準。

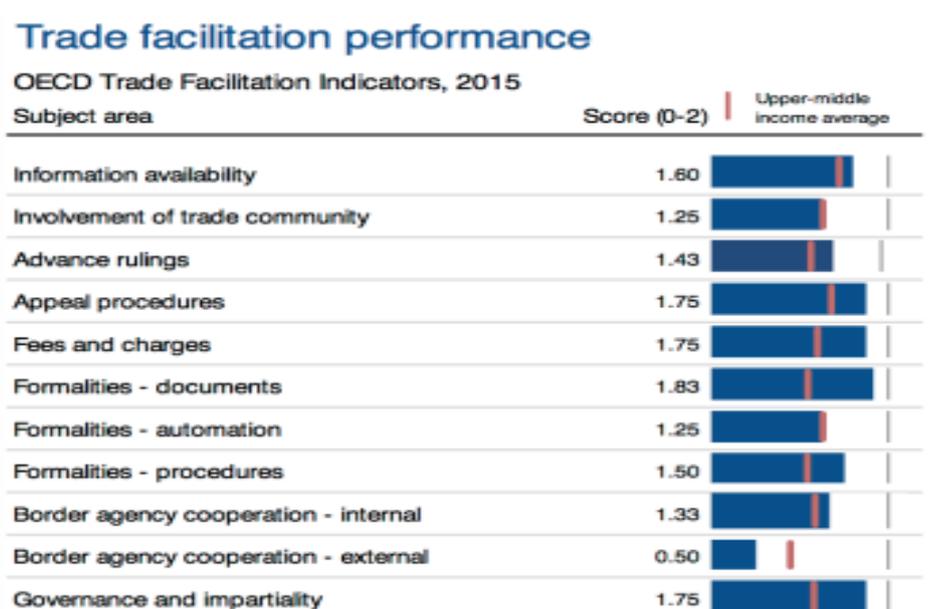
4. 單一窗口：

馬來西亞的單一窗口入口網站在 2012 年啟用，除提供許多電子化通關程序外，亦可與東協單一窗口進行資料連線，可交換《東協貨品貿易協定》form D 的相關資料。雖相較我國單一窗口提供之服務項目較少，能與東協地區整合仍為其參與地區經貿整合之特色，對馬國企業提供諸多便利。

如從實際表現觀察，馬來西亞的通關效率受到 WEF 較高的評價。2016 年其排名為第 40 名，為合乎海關規範，而準備進口文件與貨物查驗的遵循時間則分別為第 55 名與第 82 名，出口方面則為第 58 名與第 73 名。

不過，從貿易便捷化指標觀察，可見馬來西亞在法規與關務訊息的公告、法規預先公布與評論機會方面，得分都偏低。與菲律賓相較，菲律賓在此兩項得分分別為 1.9 與 1.5 分，但馬來西亞僅有 1.6 分與 1.25 分，甚至低

於菲律賓。在預先審核、救濟機制、通關自動化方面，則較菲律賓表現優異許多。顯示其自動化較早與基礎建設較為完備之優勢。⁶⁸



資料來源：WEF, Global Enabling Trade Report 2016 (2016).

圖 4-3 馬來西亞之貿易便捷化指標評比

第四節 泰國

一、泰國關務規範架構與通關流程簡述

泰國最主要之關務規範為泰國《海關法》(Custom Act of the Kingdom of Thailand)，本法共計有十五章，惟因部分章節經過增修與刪除，故實際上共十九章，分別為定義、關稅管理委員會、港口之指定及管理、稅費之繳納、貨物查驗及防堵走私、邊境海關權力、共同發展區域 之海關管轄、進口、出口、逾期貨物、沿岸貿易、港外錨地、保稅倉儲、免稅區、保證與擔保、申報不實、法律程序、代理人、一般條款等，其中涉及貨物通關程序之主要

⁶⁸ WEF, Global Enabling Trade Report 2016, at 202-203 (2016).

內容為稅費之繳納、貨物查驗及防堵走私、進口及出口、逾期貨物、保稅倉儲等。

泰國另一重要法規則為《輸出入貨品管理法》（Export and Import of Goods Act），授權泰國商務部以施行細則或其他行政命令方式，規定禁止進口、需申請執照方得進口之貨品項目等。

表 4-7 泰國之主要關務法規

規範名稱	編號	內容
泰國《海關法》	B.E. 2469 (1926)	本法共計有十五章，惟因部分章節經過增修，故實際上共十九章，分別為定義、關稅管理委員會、港口之指定及管理、稅費之繳納、貨物查驗及防堵走私、邊境海關權力、共同發展區域之海關管轄、進口、出口、逾期貨物、沿岸貿易、港外錨地、保稅倉儲、免稅區、保證與擔保、申報不實、法律程序、代理人、一般條款等，其中涉及貨物通關程序之主要內容為稅費之繳納、貨物查驗及防堵走私、進口及出口、逾期貨物、保稅倉儲等。
輸出入貨物法	Export and Import of Goods Act, B.E. 2522 (1979)	授權泰國商務部以施行細則或其他行政命令方式，規定禁止進口、需申請執照方得進口之貨品項目等。

資料來源：本研究整理

泰國之通關系統已完成基本之電子化，進出口商得利用數位認證(digital certificate)，建置電子系統，並向海關登記利用 E 化海關系統進行報關。報關時必須備齊文件提出。

泰國《海關法》就進口之規範，列於第 38 條至第 44 條，其中對於船隻停靠及船長之責任多有規範。依第 43 條之規定，若自貨物運抵後 10 日內，未自載運船隻上卸載，或未進行進口申報，或未經查驗，則該貨物將留置於海關保管，留置期間之倉儲費用由貨物所有人負擔，且該筆費用應於貨物運離海關前結清。再依第 44 條之規定，若自貨物運抵後 21 日內，未自載運船

隻上卸載，得由海關官員扣留該載運船隻，直至船隻停靠港岸所生之費用結清為止，但廳長亦得在有合理證據證明卸載遲延係為不可抗力之情形下，豁免該筆費用。

出口之規定則為本法第 45 條至第 60 條，依第 48 條之規定，在海關官員未開立貨物結關證明(Inward Clearance)之前，貨物不得裝載於任何船隻。另外，相對於進口部分第 44 條之船隻扣留，出口部分於第 54 條亦有相似條文，依其規定，若貨物之裝載持續超過 21 日，得由海關官員扣留該載運船隻，直至船隻停靠港岸所生之費用結清為止，但廳長亦得在有合理證據證明卸載遲延係為不可抗力之情形下，豁免該筆費用。

就稅費分估與徵收方面，其依第 10 條之規定，若實付稅費少於應負之稅額，則海關部門得就其差額進行追徵，但當貨物已自海關放行或已出口，且稅費少付之差額不超過每筆 20 泰銖，得由海關廳廳長（下簡稱廳長）或其委託人免除追徵。若經發現有逃漏稅之情事或意圖者，則海關部門於自貨物進口或出口後 10 年內皆得進行追徵；而若為關稅估價錯誤，則海關部門於自貨物進口或出口後僅 2 年內得進行追徵。另外，對進出口商而言，若有超付關稅之情形發生，則自貨物進口或出口後 2 年內，亦得向海關主張退還超付之數額。

二、泰國重要關務法規內涵

（一）通關自動化與單一窗口

泰國海關自 1998 年起啟用電子資料交換系統（EDI），並於 2000 年全面採用，後又於 2006 年推動無紙化電子通關服務（E-customs Paperless Service）。為配合東協建置單一窗口之目標，泰國政府以財政部海關部門為首，於 2005 年 12 月推動設立泰國單一窗口（Thailand National Single Window），並在 2008 年正式上線。其內容整合了政府間資訊交換（與其他東協會員）、政府與企業間資訊交換（如各項文書的核可與收單）、以及私部門之間彼此的聯繫。其核心的業務包括與進出口相關的 36 個部門，得透

過單一窗口進行電子文件交換以及提出申請，亦可透過單一窗口進行稅費支付等、標準化的進出口資料統計、同時也提供 24 小時的諮詢服務。⁶⁹

（二）進出口貨物申報

泰國《海關法》中，並未直接針對進出口貨物之申報方式或所需文件予以詳細規範，但值得注意者，第 40 條特別規定，廳長得在必要情況下直接下令放行貨物，而當應稅貨物未完稅時，應由廠商提供稅費擔保。

實務上，泰國海關按運輸風險高低將進出口貨物通關分為紅線 (red line) 及綠線 (green line)，其中紅線通關者應接受貨櫃檢查。紅線通關之指定進口申報文件包含：進口報關單、海運或空運提單、發票、裝箱單、進口許可證、原產地證明及其他相關文件；而紅色通關之出口申報文件則為：出口報關單、發票、出口許可證及其他相關文件。泰國貨物通關程序大致可分為四階段，依序為進出口申報、報關審核、繳納稅費、貨物查驗與放行。⁷⁰

（三）優質企業

泰國優質企業相關法規為海關通知《Customs Announcement No. 12/2556》以及《Customs Announcement No. 13/2556》二項文件，前者係進出口商之優質企業規定，後者則為報關商之優質企業規定。

泰國之 AEO 制度，亦係基於 WCO 之 SAFE 架構所制定。進出口商之申請條件包括：必須為泰國之註冊法人，實收資本額在 5 百萬泰銖以上、在泰國設有商業據點、具有穩定的財務狀況，其證明方式為，廠商必須提交經會計師簽核之財報，顯示在其申請前連續兩年均有盈餘，並經泰國商會 (Thai

⁶⁹ <http://asw.asean.org/nsw/thailand/thailand-nsw-services>

⁷⁰ 參見泰國海關網站之說明，
http://en.customs.go.th/content.php?ini_content=import_export_151006_01&lang=en&left_menu=menu_import（最後瀏覽時間：2017 年 12 月 17 日）。

Chamber of Commerce) 與貿易委員會 (Board of Trade of Thailand) 之核可。

貿易商欲申請 AEO，則必須從事進出口業務達三年以上，同時亦須以合乎海關所訂定之標準，進行電子通關達三年以上。申請人也須制定風險控制、管理計畫，也設定對業務穩健運營的管理系統。法規遵循方面，泰國則要求 AEO 申請人不得有任何違反《海關法》第 27 條之情形，或曾犯刑法之偽造文書罪。過去也不得曾被撤銷 AEO 地位。

AEO 得享有的優惠包括：得享有快速的退稅、在法律案件中，於海關公布之特定爭端案件 (legal case) 中享有優惠待遇、以及其他海關總局公布之優惠。⁷¹

(四) 預先核定

泰國提供關稅稅則、原產地、以及關稅總價之預先核定，規定於海關通知《Customs Notification No 39/2558》中，申請人必須備齊銷售契約、發票、信用狀等文件，並同貨物的完整說明，於貨品進出口前至少 30 日向海關關稅局 (Customs Tariff Bureau) 提交，海關將在收受後 30 日內作成核定。

核定作成後，在兩年內對申請人進口相同貨物時，均有效力。如對核定結果不服，得於 15 日內請求海關復查，海關將於 30 日內作出認定。且此一認定將為終局認定。⁷²

(五) 貨物查驗

依《海關法》第 14 條之規定，貨物通關或於海關監管下之時，海關官

⁷¹ 參見泰國海關網站之說明，

http://en.customs.go.th/cont_strc_simple.php?lang=en&top_menu=¤t_id=14223132414c505f46 (最後瀏覽時間：2017 年 8 月 18 日)。

⁷²

http://en.customs.go.th/cont_strc_simple.php?lang=en&left_menu=menu_advance_ruling¤t_id=14223132414b505f46

員得隨時查驗貨物內容，且得為檢查、測試，或其他必要之目的，而對貨物進行取樣。另對於特定性質貨物之扣押，亦特別規範其處置方式，依第 25 條之規定，若依法扣押之貨物具易腐性質，或有造成損害之風險，或扣押貨物之費用超出合理範圍，則得由局長或其代理人命海關官員將扣押之貨物以拍賣之方式出售。

（六）完稅價格之核定依據與計算方法

完稅價格之核定方式，依第 11 條之規定，進口貨物之估價應將保險、運輸成本、裝載及卸載成本等納入計算，若無前列成本可參考，則估價得由局長指定。再依同條第 2 項之規定，若進口貨物之申報價值明顯過低或非其真實價值，局長應有權指定該貨物之估價。

另外，於《海關法》第 2 條名詞定義部分，亦針對進口貨物完稅價格之核定方式予以列出，依序為：依進口貨物之交易價格核定之；依同樣貨物之交易價格核定之；依類似貨物之交易價格核定之；扣減價格方法（deductive price）；計算價格方法（calculated price）；復歸價格方法（reversionary price）。

（七）復查申請與行政救濟

泰國就關務行政處分之救濟，可分為就關稅稅則分類之救濟，以及就關稅估價之救濟。

對關稅稅則分類之救濟，必須在關稅稅則分類認定後 30 日內為之。程序上首先須向泰國海關請求復查，並交由關稅分類上訴委員會（Appeal Committee on Tariff Classification）做出決定。如對關稅分類上訴委員會之認定不服，尚得於 30 日內尋求司法救濟。⁷³

對關稅分類估價結果之救濟，則須向海關標準程序與估價局（Customs

73

http://en.customs.go.th/cont_strc_simple.php?lang=en&left_menu=menu_customs_tariff¤t_id=14223132414b505e4f

Standard Procedures and Valuation Bureau) 在 30 日內請求救濟，並由關稅估價上訴委員會 (Appeal Committee on Customs Valuation for a valuation decision and ruling) 進行審理。如申請人不服，亦得在 30 日內尋求司法救濟。⁷⁴

(八) 保稅倉儲

依《海關法》第 88 條之規定，自保稅倉庫移出之待出口貨物，應得到進出口關稅之豁免。而保稅倉儲貨物發生損失、毀壞或遺失之賠償責任歸屬，依第 94 條之規定，若貨物於保稅倉庫因火災或其他不可避免之事故受損，局長不得對進口商、貨物所有人或收貨人予以任何賠償，除非該損失之發生係源於局長執行職務時故意之疏忽或行為。而依第 95 條之規定，若任何保稅倉儲中之貨物或已辦理進口申報之保稅貨物，因不可避免之事故發生遺失或毀壞，局長得豁免該貨物之關稅。

依第 97 條第 2 項之規定，若有任何未結清關稅之貨物、有逃漏稅嫌疑之貨物、違禁品、或未取得放行許可之貨物進入保稅倉庫，海關官員應有權在無搜索令的情形下進入保稅倉庫進行搜查。

74

http://en.customs.go.th/cont_strc_simple.php?lang=en&top_menu=menu_searching_result¤t_id=14223132414a505f4d

表 4-8 泰國與我國《關稅法》架構對應之具體關務規範

主要項目	相關法規	重要規範內容
通關自動化與單一窗口	--	為配合東協建置單一窗口之目標，泰國政府以財政部海關部門為首，於 2005 年 12 月推動設立泰國單一窗口（Thailand National Single Window），並在 2008 年正式上線。其內容整合了政府間資訊交換（與其他東協會員）、政府與企業間資訊交換（如各項文書的核可與收單）、以及私部門之間彼此的聯繫。其核心的業務包括與進出口相關的 36 個部門，得透過單一窗口進行電子文件交換以及提出申請，亦可透過單一窗口進行稅費支付等、標準化的進出口資料統計、同時也提供 24 小時的諮詢服務。
進出口貨物申報	進口：《海關法》第 5 章第 38 條以下 出口：《海關法》第 6 章第 45 條以下	泰國《海關法》中，並未直接針對進出口貨物之申報方式或所需文件予以詳細規範，但值得注意者，第 40 條特別規定廳長得在必要情況下直接下令放行貨物，而當應稅貨物未完稅時，應由廠商提供稅費擔保。
優質企業	《Customs Announcement No. 12/2556》、《Customs Announcement No. 13/2556》	泰國之 AEO 制度，亦係基於 WCO 之 SAFE 框架所制定。對於進出口商而言，申請條件包括，必須為泰國之註冊法人，實收資本額在 5 百萬泰銖以上、在泰國設有商業據點、具有穩定的財務狀況，其證明方式為，廠商必須提交經會計師簽核之財報，顯示在其申請前連續兩年均有盈餘，並經泰國商會與貿易委員會之核可。 貿易商則必須從事進出口業務達三年以上，同時亦須以合乎海關所訂定之標準，進行電子通關達三年以上。申請人也須制定風險控制、管理計畫，也設定對業務穩健運營的管理系統。法規遵循方面，泰國則要求 AEO 申請人不得有任何違反《海關法》第 27 條之情形，或曾犯刑法之偽造文書罪，過去也不得曾被撤銷 AEO 地位。 AEO 得享有的優惠包括，得享有快速的退稅、在法律案件中，於海關公布之特定爭端案件中享有優惠待遇、以及其他海關總監公布之優惠。
預先核定	《Customs Notification No 39/2558》	泰國提供關稅稅則、原產地、以及關稅總價之預先核定。申請人必須備齊銷售契約、發票、信用狀等文件，並同貨物的完整說明，於貨品進出口前至少 30 日向海關關稅局提交，海關將在收受後 30 日內作成核定。 核定作成後，在兩年內對申請人進口相同貨物時，均有效力。如對核定結果不服，得於 15 日內請求海關復查，海關將於 30 日內作出認定。且此一認定將為終局認定。
貨物查驗	《海關法》第 14 條	貨物通關或於海關監管下之時，海關官員得隨時查驗貨物內容，且得為檢查、測試，或其他必要之目的，而對貨物進行取樣。

主要項目	相關法規	重要規範內容
完稅價格之核定依據與計算方法	《海關法》第 11 條	<p>完稅價格之核定方式，依第 11 條之規定，進口貨物之估價應將保險、運輸成本、裝載及卸載成本等納入計算，若無前列成本可參考，則估價得由廳長指定。再依同條第 2 項之規定，若進口貨物之申報價值明顯過低或非其真實價值，廳長應有權指定該貨物之估價。</p> <p>另外，於《海關法》第 2 條名詞定義部分，亦針對進口貨物完稅價格之核定方式予以列出，依序為：依進口貨物之交易價格核定之；依同樣貨物之交易價格核定之；依類似貨物之交易價格核定之；扣減價格方法；計算價格方法；復歸價格方法（reversionary price）。</p>
復查申請與行政救濟	《海關法》第 112 條	<p>泰國就關務行政處分之救濟，可分為就關稅稅則分類之救濟，以及就關稅估價之救濟。</p> <p>對關稅稅則分類之救濟，必須在關稅稅則分類認定後 30 日內為之。程序上首先須向泰國海關請求復查，並交由關稅分類上訴委員會做出決定。如對關稅分類上訴委員會之認定不服，尚得於 30 日內尋求司法救濟。</p> <p>對關稅分類估價結果之救濟，則須向海關標準程序與估價局在 30 日內請求救濟，並由關稅估價上訴委員會進行審理。如申請人不服，亦得在 30 日內尋求司法救濟。</p>
保稅倉儲	《海關法》第 88 條	<p>依第 88 條之規定，自保稅倉庫移出之待出口貨物，應得到進出口關稅之豁免。而保稅倉儲貨物發生損失、毀壞或遺失之賠償責任歸屬，依第 94 條之規定，若貨物於保稅倉庫因火災或其他不可避免之事故受損，廳長不得對進口商、貨物所有人或收貨人予以任何賠償，除非該損失之發生係源於廳長執行職務時故意之疏忽或行為。而依第 95 條之規定，若任何保稅倉儲中之貨物或已辦理進口申報之保稅貨物，因不可避免之事故發生遺失或毀壞，廳長得豁免該貨物之關稅。</p>

資料來源：本研究整理。

三、與我國法規之差異分析

泰國為新南向國家中，關務程序相對較進步與便利者，其關務規範亦相當完備，多項措施在國際評比中之表現高於平均開發中國家，甚至超越馬來西亞之表現。

1. 資訊的公布與取得、法規預先公布：

雖然泰國海關法並未明文規定此兩項義務，但是透過泰國之單一窗口，獲得關務相關資訊十分簡便。同時亦得透過 24 小時之諮詢點獲得資訊。但法規並無要求必須有一定期間供評論之義務。

2. 救濟程序：

泰國就關稅稅則分類認定結果與估價認定結果，分屬不同的機關管轄救濟，方式亦與我國不同。

3. 優質企業：

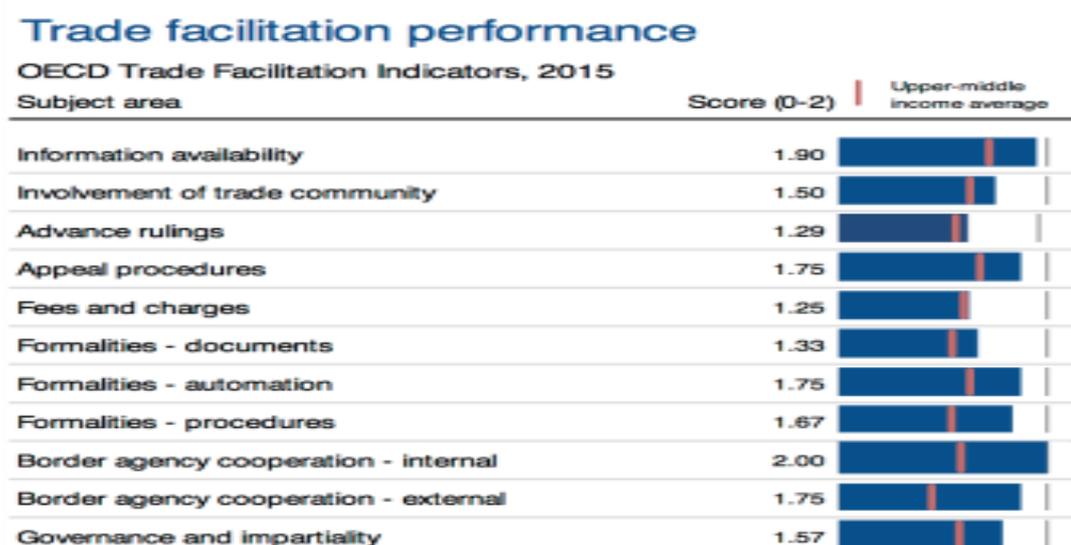
泰國之 AEO 制度並未分級，且要求所有 AEO 申請人都必須在申請前兩年均有盈餘，亦有資本額之限制。其優惠類型較為特別，包括在特定的爭端案件中，可享有特別待遇。

4. 單一窗口：

泰國為東協國家中除新加坡外，較早達成無紙化貿易與建置單一窗口的國家，除電子文件交換、提出申請等功能，泰國單一窗口也與東協單一窗口互相連結，亦提供 24 小時服務。

從實際表現來看，2016 年泰國的通關效率排名第 45，通關文件與貨品法規遵循時間，以進口方面表現較佳，分別排名第 46 與第 69 名，整體而言屬於新南向國家中表現較佳者。從貿易便捷化指標觀察，亦可見泰國各項目都在中高收入國家平均值以上。資訊取得、救濟程序與關務機關合作表現的評比更高。在進出口手續方面，除了文件簡化要求較低外，在自動化與進出

口程序規定方面，得分依然很高，顯示泰國作為東協較先進國家，高度重視對外貿易之效率與成本。⁷⁵



資料來源：WEF, Global Enabling Trade Report 2016 (2016).

圖 4-4 泰國之貿易便捷化指標評比

第五節 印度

一、印度關務規範架構與通關流程簡述

印度之關務相關規範較為複雜，最重要之規範為 1992 年《對外貿易法》（Foreign Trade Act 1992）與 1962 年《海關法》（Custom Act 1962）兩部法律，但兩者本身直接適用的法條較少，多半係授權行政部會制定更細節之規範。《對外貿易法》授權印度商工部（Ministry of Commerce and Industry）之局級「對外貿易總局」（Directorate General of Foreign Trade, DGFT）制定五年期之外貿政策（Foreign Trade Policy, FTP），⁷⁶其中列出未來五年印度欲完成的貿易政策方向，包括如何進行貿易便捷化、具體的關務措施改善

⁷⁵ WEF, Global Enabling Trade Report 2016, at 292-293 (2016).

⁷⁶ 第 5 條

方向，包括電子系統之建立與估價、課徵、退稅系統等等，均在其涵蓋範圍。

目前，印度五年期外貿政策最新版本為 2015-2020 年期政策，並依據該外貿政策，制定詳細之程序手冊，以便實施。程序手冊同時對印度相關中央與地方政府機構以及進出口商產生法律規制效力，雖其名稱僅為程序手冊，實際上相對於我國的行政措施，同時具有法規命令與行政規則之性質。⁷⁷

1962《海關法》則授權印度財政部歲入司（Department of Revenue, Ministry of Finance, Ministry of Finance）之中央貨物稅暨關稅局（Central Board of Excise and Customs, CBEC），制定進出口程序手冊，規範各海關的執法方式，包括執行 DGFT 制定之貿易政策、貿易政策手冊等等。性質上較接近我國之行政規則。

表 4-9 印度主要之關務法規

規範名稱	編號	內容
1992 外貿法	No.22 of 1992	授權 DGFT 制定 5 年期貿易政策與細部執行手冊。同時對機關權限、進出口許可、進出口商編號制度、救濟程序等等做出基本規範。
1962《海關法》	No.52 of 1962	授權 CBEC 制定進出口程序手冊，以及針對海關權限行使等內容基本架構進行規定。
5 年期貿易政策 (以 2015-2020 年 為例)	Notification No.01/2015-2020	規範未來 5 年印度外貿政策的方向，包括如何進行貿易便捷化、降低經商之困難，並對實際的進出口流程設定規範架構。
貿易政策程序手冊	Public Notice No.01/2015-2020	就前述 5 年期貿易政策制定細部規範，同時對貿易商與行政機關產生規制作用。

資料來源：本研究整理。

需特別提出者，2017 年 1 月印度財政部組成一個「執行 WTO 貿易便捷化協定工作小組(Working Group)」，任務為檢視、盤點所有關務相關法律、規則、通知(含 Circulars、Notifications)等，以便整併或簡化相關規定，另該小組亦需提出印度尚不符合相關規範之規定，希望在徵求利害關係人意見後進行改善。該工作小組應在 90 日內提交工作報告，做為財政部改進印度整

⁷⁷ 參見 FTP 第 1.03 條

體經商容易度(Ease of Doing Business)國際評比的參考，惟截至目前，尚未見進一步相關政策之公布。⁷⁸

目前，在印度關務相關規範中，對於我國出口至印度之貿易，最重要者為 5 年期貿易政策、貿易政策程序手冊兩者，其次則為 1992 外貿法的規範。以下說明與盤點將以前兩者規範為主進行，補充 1992 外貿法之規定。

印度最新之 5 年期外貿政策為 2015-2020 年版本。其內容共分為九章，分別為法規架構與貿易便捷化、規範進出口之一般條款、自印度出口規範、免稅與退稅規範、資本財出口促進規範、出口導向與電子類等產品之出口規範、視為出口、品質投訴與貿易糾紛、以及定義章。而貿易政策程序手冊則依循相同的架構，但對每一點作出更細緻的規範。

依據上述規範，印度的進口標準流程與規範大致如下。首先，在報關之前，除少數例外，所有欲在印度進行貿易之貿易商，必須向 DGFT 申請印度進出口商編號 (Importer Exporter Code, IEC)，方得從事業務。除進出口特定禁制商品(Prohibited)、或受限制(restricted)商品外，原則不須另外取得許可即可從事進出口。⁷⁹

其後，在報關階段，進口商得以其 IEC 透過電子系統製作報關單 (Bill of entry)，報關單最早可在運輸載具到港前 30 日製作。併同商業發票、包裝單、提單、原產地證明、保險文件、信用狀等資料，最快可在到港前 2 日前透過電子資料交換 (Electronic Data Interchange, EDI) 提出。

入港後，則開始進行書類與貨物查驗程序、關稅分估與繳納程序、最後為海關務務查驗程序，待完成上述程序後則可取得提貨單 (Delivery Order)，即可提領貨物完成程序。應注意者為，在報關與查驗階段，印度自 2011 年

⁷⁸參見印度 CBEC 網站，Invitation of suggestions from stakeholders and officers, on consolidation of Rules and Regulations and review of procedures to bring about a quantum jump in the ease of doing business, <http://www.cbec.gov.in/resources/htdocs-cbec/draft-circ/invitation-suggestions-ease-doing-business.PDF> (最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日)。

⁷⁹ 《2015-2020 年版外貿政策》第 2.01 項。

起納入貿易業者的自我評估（Self Assessment）制度。進出口商得自行評估其貨物分類、適用稅率、貨物價值、應課稅額並擔保其正確性後，透過電子系統向海關提出報關單。此一自我評估後進口之貨物，可能受到抽驗或重驗，如內容有不正確之處，亦須負擔責任。

另外，印度亦針對表現良好之進口商，設計簡化的通關程序。其名稱為「受信賴客戶計畫」（Accredited Client's Programme, ACP）。納入此計畫的廠商，除了得自我評估其進出口貨物外，也享有免受貨物查驗之待遇。因 ACP 計畫與優質廠商計畫（Authorized Economic Operator, AEO）重疊性甚高，2016 年起印度已決定將 AEO 與 ACP 合併為一個三階層的 AEO 計畫。⁸⁰

如進口商對關稅的核定或貨物查驗結果不服，亦得循行政程序以及司法程序進行救濟。

二、印度重要關務法規內涵

（一）通關自動化與單一窗口

設置或維持單一窗口的目的，係為有利貿易商得向主管機關提交貨物進出口、轉運之相關文件資料，機關進行文件查驗後亦得透過單一窗口回應查驗結果。為報關收單、查驗等程序共通的重要事項。

印度在《2015-2020 年貿易政策》第 1 章之貿易便捷化部分，特別強調單一窗口之重要性。在《2015-2020 年貿易政策》第 1.26 項規定，為使貿易更加便捷化，設立單一窗口可使進出口商僅需在單點進行報關程序或與政府機關溝通。在關務程序手冊第 3.2 項下，更進一步說明為設立單一窗口，由 CBEC 主持之跨部會執行小組已經設立，在單一窗口設立前，將由 CBEC 暫時統籌協調功能。該系統將整合現行印度海關之 EDI 系統，使得海關以及其

⁸⁰ 參見印度 CBEC 網站，

http://www.cbec.gov.in/htdocs-cbec/home_links/india-aeo-prgm（最後瀏覽時間 2017 年 8 月 18 日）。

他風險管理、疾病與衛生管制等單位，均能透過此一系統與貿易商進行溝通，交換報關單與核發提貨單等。

其後，2016年4月1日，印度宣布正式設立 SWIFT 單一窗口系統，(Single Window Interface for Facilitating Trade, SWIFT)，貿易商得由原本的 ICEGATE 網址連結此一單一窗口系統，與六個關務程序相關機關進行聯繫。不僅將多數報關文件簡化為單一報關，文件亦僅須通過此一窗口遞交，進行自動化處理以及接受回應。

另外，CBEC 今年起針對改善無紙化貿易程序下海關接受電子簽名文件 (digitally signed copies)，徵求評論意見。2017年10月13日，財政部發布通知，將自10月20日起，針對 SWIFT 單一窗口系統實施海關接受電子簽名文件的示範性計畫(Pilot Project)，預計示範性計畫成功後將全面承認及啟用電子簽名文件。依據海關通知 Circular 40/2017-Customs 規定，初期將先以新德里空運綜合區(Air Cargo Complex, New Delhi)、清奈海關(Chennai Customs House)兩處開始，開放授權之個人、貿易商、進口商得以電子簽名海關輔助性文件(Supporting Documents)，上傳至 SWIFT 單一窗口系統，以取代實體文件，加速通關時間。未來如實施順利，將全面擴大到各港口海關與機場。⁸¹

(二) 進出口貨物申報

由於印度在通關自動化方面之成熟發展，其進口報關也已改為電子化受理，具體規範見於《2011年電子整合文件提單規則》(Bill of Entry (Electronic Integrated Declaration) Regulations, 2011)。進口貨物之申報，應先由進口商或報關行以電子形式提交報關單 (cargo declaration)，電子申報資料之受理時間為每日 09:30 至 16:30，而申報資料經服務中心之海關官員收受，海關官員得就申報內容以電腦系統進行審查。文件審核通過後，進口商或報關行

⁸¹ 參見 Circular 40/2017-Customs, CBEC 網站，
<http://www.cbec.gov.in/Customs-Circulars-Instructions> (最後瀏覽時間：2017年12月1日)。

可自線上自行下載列印相關單據，以俾辦理後續貨物通關流程。⁸²

（三）優質企業

為簡化關務程序、加速通關流程，設定一定標準，並授予滿足標準之進出口商優質企業地位，減少其所需之關務程序，將有良好成效，亦可產生獎勵作用。

印度《2015-2020 年貿易政策》第 1.28 項，說明印度實施之 AEO 制度，係由印度海關基於世界海關組織（World Custom Organization, WCO）之 SAFE 架構標準所實施，且與其他貿易夥伴積極洽簽協定，互相承認彼此之 AEO。

另外，除了 AEO 制度外，印度原本同時並行另一組優惠的進出口廠商制度，即前述之 ACP。雖 AEO 之優惠原則上較 ACP 高，但其內容與 AEO 制度類似，自 2016 年 7 月 22 日起，印度決定將兩制度合併，成為一三層次的 AEO 制度。

印度 AEO 制度主要規範於海關通知 Circular No. 33/2016-Customs，合乎資格之進出口商可申請成為 AEO，享有優惠待遇。其資格規定於其附件「AEO 計畫」之第 3 部分：附件第 3.1 條規定，等級最低的 AEO-T1 要求合格之申請者，必須在申請前至少三個財務年度(每年 4 月 1 日至隔年 3 月 31 日)均維持商業活動、進出口廠商也必須在提出申請前一財務年度至少提出超過 25 份報關文件。

AEO-T1 之申請人，另應提出文件證明第 3.2 條至 3.4 條則規定，申請人應證明前三個財務年度中未涉及走私、詐欺、逃漏稅等非法行為，其本身或負責人亦不得有正在進行中的犯罪調查或是受到起訴。此外，申請人必須說明其設有向海關揭露其內部違法或錯誤之程序，以及處置之手段。在申請

⁸² 參見印度 CBEC 網站，
<http://cbec.gov.in/htdocs-cbec/customs/cs-act/formatted-htmls/cs-regu-be-elec-declrtn-june-16>（最後瀏覽時間 2017 年 12 月 18 日）。

前三個財務年度內也不得有破產之情形。申請人也需符合內控與文件保存以及財務安全方面之規定。包括申請人並應建立商業與運輸紀錄的保存管理機制，如依據一般公認會計原則（Generally Accepted Accounting Principles, GAAP）或國際財務報告準則（International Financial Reporting Standards, IFRS）會計原則建立會計系統、建立合乎公司運作規模之貨物管理與內控機制、設有公司檔案、資訊之保存與管理系統，並應確保其資安等。對於 AEO-T1 申請人，第 3.2 至 3.4 條規定僅需書面審查。

另外，AEO-T2 的申請人條件較為嚴格，除須合乎第 3.1 條規定外，就 AEO-T1 僅需提出書面文件證明之 3.2 至 3.4 條內容，則需要經有關單位現地查核，同時需額外合乎第 3.5 條規定之詳細安全規範要求，包括申請人必須就其作業廠區、供應鏈的作業活動、貨運、合作廠商，都必須設有內控、確保其營運合乎法律規範與海關要求之內部作業程序或控管系統。

對於 AEO-T3 申請人而言，條件則更為嚴格，除了本身必須至少在申請前三年均享有 AEO-T2 的資格外，其所合作之對象也必須具有 AEO-T2 之資格。

取得 AEO 資格者，可獲得更簡便的通關條件，包括加速通關、無須查驗貨物、關稅相關救濟措施亦將獲得優先審理等。等級越高者，獲得的優惠越佳。

（四）預先核定

印度之預先核定相關規範，見於 1962《海關法》第 5 章 B 部分，即第 28E 條以下，對申請預先核定做出基本規範，另以行政命令《Customs (Advance Rulings) Rules, 2002》規範細部規定，進一步補充《海關法》規範內容。

參考 WTO《貿易便捷化協定》之定義，預先核定係指「會員就申請書所涵蓋之貨物於進口前，給予申請人之書面決定，其中載明會員於該貨物進

口時，所為之處理，包括貨物之稅則分類及貨物原產地兩類。⁸³印度對於預先核定之定義則規定於《海關法》第 28E 條 b 款，係指海關針對申請人有關其貿易活動詢問有關繳交關稅之決定；其 a 款定義其「活動」(activity)包括進口、出口，及因進口、出口而衍生之相關新的進口、出口業務。第 5 章 B 部分授權政府成立預先核定機構 (Authority for advance Rulings)，該機構設立於財政部下，屬於準司法機關，由退休之最高法院法官與助理組成。

印度之預先核定規範，顯示其鼓勵外資之特性。第 28E 條 c 款規定預先核定可適用下列五類申請者：1. 在印度與當地資本合資設有企業的非居民；2. 與外資合資設立企業之印度居民；3. 外資控股之印度公司、4. 在印度設立之合資公司，其經濟活動受到一個以上之非居民控制，且控制者對於合資公司有實質利益存在、5. 其他中央政府公布者。收到申請後，核定機構應在 90 日內作成核定。⁸⁴

依據第 28H2 第 2 項，預先核定得核定之事項有 5 項，包括：進口貨物在《關稅法》(Customs Tariff Act, 1975)下之分類、進口貨物之關稅估算方式、用以決定貨物價值之原則、適用關稅及其他任何相關費用、以及貨物之原產地認定等。第 28J 第 1、2 項規定，一旦作成預先核定，此一核定對海關各部門以及申請人均具有拘束力，且申請人與海關均不得就核定結果提出救濟。除非事後法律預先核定依據之法律或事實有所變更，否則預先審核將維持其效力。⁸⁵

(五) 貨物查驗

查驗方面，《海關法》中並未特別規範，於進出口報關之相關規定中亦未多加著墨，然依據關務程序手冊第 23.2 項便有貨物抽驗之相關規定，若海關官員認為有查驗貨物之必要，得要求對貨物進行抽驗。

⁸³ 《貿易便捷化協定》第 3 條。

⁸⁴ 參見 CBEC 網站，<http://www.cbec.gov.in/htdocs-cbec/customs/cs-act/cs-act-ch5b-revised> (最後瀏覽時間：2017 年 12 月 15 日)。

⁸⁵ CBEC, Customs Manual 2015, Chp.31 art.12 (2015).

（六）完稅價格之核定依據與計算方法

《海關法》第 14 條為貨物估價之相關規定，其第 1 項規定進、出口貨物的價格應以交易時價格為準，亦即為實際已支付或將支付之價格。如為進口貨物，該交易時之價格並應包括相關之成本與服務費用，包括佣金、仲介費、保險、權利金、證照費等等。其第 2 項規定，雖然根據第 1 項已得知價格，如果海關認為有需要，仍可於公告於政府公報後，設定特定類別進口貨出口貨物之價格，並依據該設定之價格課徵關稅。

第 17 條則規定，申請人應自行評估其所進口貨物之關稅，惟如海關人員檢查後認為自行評估有誤，得要求申請人提出貨物價格之證明文件，以及可重新評估價格。

另根據關稅估計規則《Customs Valuation Rules, 2007 (Notification No. 94/2007)》，完稅價格之核定，依進口貨物之交易價格優先核定之。未能依實際價格核定者，則依同樣貨物之交易價格核定之。仍未能進行核定者，再依類似貨物之交易價格核定之。若使用前述方法皆未能核定时，則依序使用：扣減價格方法（deductive value）、計算價格方法（computed value）、殘值方法（residual method）。⁸⁶

（七）復查申請與行政救濟

印度有關海關救濟程序之規定，訂於《海關法》第 15 章。依據該法規定，對於海關所為之行政處分不服時，可能尋求之行政救濟機關包括上訴專員（Commissioner (Appeals)）、修訂機構(Revision Authority)、貨物稅上訴法庭（Service Tax Appellate Tribunal, CESTAT）；司法救濟程序則包括高等法院與最高法院。此外，印度亦提供由爭端解決委員會（Settlement Commission）處理之替代爭端解決措施。

⁸⁶ 參見 CBEC 網站，<http://cbec.gov.in/htdocs-cbec/customs/cs-act/formatted-htmls/cs-rulea>（最後瀏覽時間：2017 年 12 月 18 日）。

《海關法》第 128 條規定，進出口廠商如對層級低於海關專員之海關人員(an officer of customs lower in rank than a Principal Commissioner of Customs or Commissioner of Customs)的行政處分不服，得於 60 日內，填具 Form No.CA-1 與 CA-2，向上訴專員請求進行行政救濟，審查行政處分之合法性與適當性；若需要，該 60 日得延長至 90 日。若係海關人員對其他低於專員階層之上級、平行機關之決定不服，則應先向管轄之海關專員表示請求救濟之意願，若管轄之海關專員認為確有不合法或不適當情形，得轉請上訴專員審查之。上訴專員應允許雙方有陳述意見之機會。原則上此一程序應在 6 個月內完結。

《海關法》第 129 條規定，如貿易廠商對海關專員之行政處分，或上訴專員之決定不服，得再向上訴法庭(CESTAT)請求救濟。上訴法庭由法律背景與技術背景之成員組成，法律成員至少需有 10 年服務法律事務之經驗。上訴期間為前述行政處分或上訴專員決定後的三個月內。上訴法庭得撤銷原處分、修正原處分、發回上訴專員要求重新決定，亦得自為處分。惟若行政處分或前述上訴專員之決定，係與於未落地或僅有短暫落地之進口商品、退稅相關者，則例外不得向上訴法庭上訴。而必須向修正機構 (Revision Authority) 上訴。

第 129E 條規定，上訴人提起上訴前，應先就爭執之關稅(海關原核定應繳交之關稅)或罰款，提存 7.5%的金額，才能提起上訴。該比金額將在上訴法庭作出有利上訴人裁決後發還上訴人，依第 129EE 條規定，並應連同利息一併發還。

若係行政機關對海關專員或上訴專員的決定不服，則應循內部程序，由海關組成關務總監委員會 (Committee of Chief Commissioners) 進行審查。

依據第 130 條規定，如經歷上述行政救濟程序仍未能獲得救濟，則得再向高等法院(High Court)以及最高法院(Supreme Court)，尋求司法救濟。第 130A 條至第 130F 條規定相關程序。

（八）保稅倉儲

《海關法》第 57、58 條規定海關得指定公共倉庫或核發私人倉庫執照。第 59 條則進一步規範進口商就其保稅倉儲中之貨物提供擔保的義務，依其規定，進口商應提供相當保稅貨物估價總稅額兩倍之擔保或保證金，且該擔保之效力不隨所有權之轉讓或因保稅貨物移至其他保稅倉庫而消滅，但海關官員得接受受讓人提供轉讓部分估價總稅額兩倍之擔保，以抵免轉讓人原提供之擔保部分。

（九）關務資訊公布及法規評論

1. 資訊公布與取得

過去以來，印度之法案在正式提出後，即會刊載於官方公報(Official Gazette)。《海關法》第 158 條第 1 項規定，所有依《海關法》授權制定或修正之法規命令、關稅稅則等須公布於官方公報；第 2 項規定，法規命令得規定相關稅費及罰則。《外貿政策 2015-2020》第 2.04 項亦訂有資訊公布與取得之類似規定。且除官方公報外，海關有關法規或訊息亦在 CBEC 與 DGFT 網站上持續更新，以供企業與一般大眾獲得相關資訊。⁸⁷

2. 法規預先公布與評論機會

印度《海關法》中並無直接明文揭示法規預先公布與評論的相關規定，但 2014 年印度採行《立法前公眾諮商政策》（Pre-Legislation Consultation Policy），規定法案與其他抽象性規範制定前，各部會應積極公布相關訊息，同時在合適的情形下會進行公眾諮商（public consultation），惟其採行方式與是否允許公眾參與、參與之程度，各提出法案之部會仍有裁量權，目前印度政府部會並無法律義務進行公眾諮詢，或必須進行其他形式的意見徵求活

⁸⁷ 參見印度政府公報網站，
<https://india.gov.in/my-government/documents/gazetteer-notification>；CBEC 網站，
<http://www.cbec.gov.in/htdocs-cbec/customs>（最後瀏覽時間：2017 年 8 月 18 日）。

動。⁸⁸

有關《海關法》下關務相關之法規命令、其他規範與關稅稅則等，除修正與制定之訊息依規定需登載於公報外，CBEC 會將修正草案公布於其網站，並徵求意見。⁸⁹例如，2017 年迄今，CBEC 陸續針對改善改善印度經商容易度環境(Ease of Doing Business)總體意見等，徵求評論意見。

⁸⁸ 參見印度國會網站，<http://www.parliamentofindia.nic.in/ls/intro/p5.htm>；印度立法程序手冊，available at http://mpa.nic.in/mpa/Manual/Manual_English/Chapter/chapter-09.htm（最後瀏覽時間：2017 年 8 月 18 日）。

⁸⁹ 參見 CBEC 網站，<http://www.cbec.gov.in/htdocs-cbec/draft-circ/draft-circular>（最後瀏覽時間：2017 年 12 月 1 日）。

表 4-10 印度與我國《關稅法》架構對應之具體關務規範

主要項目	相關法規	重要規範內容
通關自動化與單一窗口	《2015-2020 年貿易政策》	在 2016 年 4 月 1 日，印度宣布正式設立 SWIFT 單一窗口系統，(Single Window Interface for Facilitating Trade, SWIFT)，貿易商得由原本的 ICEGATE 網址連結此一單一窗口系統，與六個關務程序相關機關進行聯繫。不僅將多數報關文件簡化為單一報關，文件亦僅須通過此一窗口遞交進行自動化處理以及接受回應。
進出口貨物申報	1962 年《海關法》第 7 章	依第 46 條之規定，用於國內消費、保稅倉儲之貨物或轉運貨物之進口，應由進口商（以電子形式）向海關提交報關單。若未能以電子形式進行報關，則海關官員得就進口貨物逕行查驗，或將貨物運至公共保稅倉庫暫時存放。針對用於國內消費或保稅倉儲之貨物，進口商至遲應於貨物運抵海關隔天（遇假日得順延）提交報關單。
優質企業	Circular No. 33/2016-Customs	印度 AEO 制度主要規範於 Circular No. 33/2016-Customs，合乎資格之進出口商可申請成為 AEO，享有優惠待遇。其資格規定於其附件「AEO 計畫」之第 3 部分。附件第 3.1 條規定，等級最低的 AEO-T1 要求合格之申請者，必須在申請前至少三個財務年度均維持商業活動、進出口廠商也必須在提出申請前一財務年度至少提出過 25 份報關文件。
預先核定	1962 年《海關法》第 5 章 B 部分	印度對於預先核定之定義規定於《海關法》第 28E 條 b 款，係指海關針對申請人有關其貿易活動詢問有關繳交關稅之決定；其 a 款定義其「活動」(activity)包括進口、出口，及因進口、出口而衍生之相關新的進口、出口業務。第 5 章 B 部分授權政府成立預先核定機構(Authority for advance Rulings)，該機構設立於財政部下，屬於準司法機關，由退休之最高法院法官與助理組成。 印度之預先核定規範，顯示其鼓勵外資之特性。第 28E 條 c 款規定預先核定可適用下列五類申請者： 1. 在印度與當地資本合資設有企業的非居民；2. 與外資合資設立企業之印度居民；3. 外資控股之印度公司、4. 在印度設立之合資公司，其經濟活動受到一個以上之非居民控制，且控制者對於合資公司有實質利益存在、5. 其他中央政府公布者。收到申請後，核定機構應在 90 日內作成核定。 依據第 28H2 第 2 項，預先核定得核定之事項有 5 項，包括：進口貨物在關稅法(Customs Tariff Act, 1975)下之分類、進口貨物之關稅估算方式、用以決定貨物價值之原則、適用關稅及其他任何相關費用、以及貨物之原產地認定等。
貨物查驗	Customs Manual 2015, Ch.3	查驗方面，《海關法》中並未特別規範，於進出口報關之相關規定中亦未多加著墨，然依據關務程序手冊第 23.2 項便有貨物抽驗之相關規定，若海關官員認為有查驗貨物之必要，得要求對貨物進行抽驗。
完稅價格之核	《海關法》第 14 條以	《海關法》第 14 條為貨物估價之相關規定，其第 1 項規定進、出口貨物的價格應以交易時價格為

主要項目	相關法規	重要規範內容
定依據與計算方法	下	準，亦即為實際已支付或將支付之價格。如為進口貨物，該交易時之價格並應包括相關之成本與服務費用，包括佣金、仲介費、保險、權利金、證照費等等。其第2項規定，儘管雖然根據第1項所得之價格，如果海關認為有需要，仍可於公告於政府公報後，設定特定類別進口貨出口貨物之價格，並依據該設定之價格課徵關稅。 第17條則規定申請人應自行評估其所進口貨物之關稅，惟如海關人員檢查後認為自行評估有誤，得要求申請人提出貨物價格之證明文件，已即可重新評估價格。
	《Customs Valuation Rules, 2007 (Notification No. 94/2007)》	完稅價格之核定，依進口貨物之交易價格優先核定之。未能依實際價格核定者，則依同樣貨物之交易價格核定之。仍未能進行核定者，再依類似貨物之交易價格核定之。若使用前述方法皆未能核定時，則依序使用：扣減價格方法 (deductive value)、計算價格方法 (computed value)、殘值方法 (residual method)。
復查申請與行政救濟	《海關法》第15章	對於海關所為之行政處分不服時，可能尋求之行政救濟機關包含上訴專員上訴專員 (Commissioner (Appeals))、修訂機構 (Revision Authority)、貨物稅上訴法庭 (Service Tax Appellate Tribunal, CESTAT)；司法救濟程序則包括高等法院與最高法院。此外，印度亦提供由爭端解決委員會 (Settlement Commission) 處理之替代爭端解決措施。
保稅倉儲	《海關法》第57條以下	《海關法》第57、58條規定海關得指定公共倉庫或核發私人倉庫執照。第59條則進一步規範進口商就其保稅倉儲中之貨物提供擔保的義務，依其規定，進口商應提供相當保稅貨物估價總稅額兩倍之擔保或保證金，且該擔保之效力不隨所有權之轉讓或因保稅貨物移至其他保稅倉庫而消滅，但海關官員得接受受讓人提供轉讓部分估價總稅額兩倍之擔保，以抵免轉讓人原提供之擔保部分。

資料來源：本研究整理。

三、與我國關務法規之差異分析

相較於我國及本研究其他研究對象國，印度對本國貿易與產業十分保護，在其《海關法》中有多個章節羅列印度政府得基於各種不同理由，禁止或限制貨物進口與出口；另亦可基於偵查或預防貨物非法進口或出口之理由，採取相關限制措施。此類立法在本研究所列之 6 國海關法案中，為較特殊之立法體制。

例如，《海關法》第 4 章規定，印度政府得在必要時禁止某類產品之全部或部分進口，且可在貨物通關前或通關後為之。其第 11 條第 2 項規定得禁止進口或出口的理由共計有 22 項，包括：1. 維護印度之安全；2. 維護公共秩序、尊嚴或道德標準；3. 預防走私；4. 預防囤積貨物；5. 保存外匯與保衛政府收支；6. 預防因黃金、白銀進口或出口而危及國家經濟；7. 預防某種農產品或漁產品之供應過盛；8. 維持貨物在國際貿易中的行銷、分級與分類；9. 建立特定產業；10. 預防對特定產品本土生產造成嚴重損害；11. 保護人類或動植物生存或健康；12. 保護藝術、人類學價值之寶藏；13. 保存滅絕之自然資源；14. 保護專利、商標、著作權、設計與地理標示 (geographical indications)；15. 預防詐欺行為；16. 持續國家或國營事業之貿易；17. 為履行聯合國為維護國際和平與安全所要求之義務；18. 履行與其他國家之條約或協定；19. 遵守進口貨物與印度國內生產或相同產品之法定義務；20. 預防因散佈含有可能導致影響其他國家友好關係的任何物質；21. 預防違背與現行有效法律之規定；22. 符合一般大眾利益之目的 (any other purpose conducive to the interests of the general public)。⁹⁰

《海關法》第 4 章 A 部分則另規定偵查非法進口貨物之規定，第 11 B 條規第，如中央政府基於公共利益的考慮，對於非法進口貨物可採取特別措施以偵查非法貨物之進口、流通或處置。第 4 章 B 部分則訂有預防非法出口

⁹⁰ 參見 CBEC 網站，<http://www.cbec.gov.in/htdocs-cbec/customs/cs-act/cs-act-ch4-revised> (最後瀏覽時間：2017 年 12 月 15 日)。

貨物之規定，

另外，印度關務法規體制繁雜，除 1962 年實施之《海關法》為主要法律外，其他關務規範則通過大量發布規則、行政命令、通知(含 Circular 與 Notifications 兩類)等，予以規範，因此資訊分散零星且疊床架屋，對貿易商甚不便利。

為改善印度整體經商容易度(Ease of Doing Business)國際評比，及因應 WTO 要求改善貿易便捷化，2017 年 1 月，印度財政部已經組成一個「執行 WTO 貿易便捷化協定工作小組」，以檢視、盤點所有關務相關法規，以便進行整併或簡化。目前該工作小組尚在蒐集意見階段，仍未發揮功效，但未來如能確實發揮設立之功能，將有助印度改善貿易、通關等不便及規範繁瑣、費時的亂象。不過，該工作小組理應在 4 月間內提交工作報告，做為財政部改建的參考，但截至目前尚未見明顯的便捷化立修法進展，因此未來具體成效亦令人存疑。

1. 關務資訊公開、法規預先公布與諮詢：

我國依據政府資訊公開法，在全國法規資料庫、關務署網站、關港貿單一窗口均可進行查詢，亦可利用關港貿單一窗口進行諮詢。印度則依據《立法前公眾諮商政策》、《外貿政策 2015-2020》、《海關法》之規定，在官方公報布相關資訊外，並在 CBEC 與 DGFT 網站公布相關資訊，及徵求評論意見。

2. 預先核定：

《1962 海關法》、《Customs (Advance Rulings) Rules, 2002》規定，是由財政部下轄之準司法機關管轄，與我國由海關管轄不同。此外，印度之預先核定規範，僅允許與外資合資企業、外資控制之印度公司進行申請，限制較為嚴格。預先核定之結果，對於海關各部門與申請人均有拘束力，且不得提出救濟，具有確定力。與我國海關事後尚有變更認定結果之可能，以及申請人得提出救濟之規定不同。

3. 救濟程序：

印度的關務相關救濟方式十分複雜，包括兩級行政救濟與兩級司法救濟。行政救濟即包含由海關尋求救濟與人民/貿易商等尋求救濟之兩組規範。行政救濟管轄機關也包括上訴專員、修訂機構、貨物稅上訴法庭、關務總監委員會四者，也另提供爭端解決委員會之替代救濟方案。相較我國在請求復查後即循《訴願法》、《行政訴訟法》，進行之救濟管道，針對海關行政處分之特別規定較多，程序也複雜許多。

4. 優質企業：

我國依據《關稅法》、《優質企業管理及認證辦法》規定，分別給予一般優質企業、安全認證優質企業兩種優惠待遇。享有低文件審查、貨物抽驗比例、優先查驗、得申請非侵入方式查驗貨物、得以具結替代稅費擔保等優惠。

印度則按《2015-2020 年貿易政策》、海關通知 Circular No. 33/2016-Customs，將原有 ACP 制度與 AEO 制度合併為三個階層之「AEO 計畫」，其申請資格較為嚴格，包括必須建立商業與運輸紀錄的保存管理機制，如依據 GAAP 或 IFRS 會計原則建立會計系統等要求。而 AEO-T2 以上的優質廠商，更需證明就其作業廠區、供應鏈的作業活動、貨運、合作廠商，都必須設有內控、確保其營運合乎法律規範與海關要求之內部作業程序或控管系統。其優惠方面，較特別者為允許優質廠商就關稅相關救濟措施獲得優先審理之待遇。

為加強台印度貿易與投資，2017 年 10 月 11 日，我財政部關務署與印度財政部中央消費稅暨關稅委員會委由我國駐印度代表處田大使中光及印度台北協會史會長達仁，分別代表簽署「優質企業（AEO）相互承認行動計畫」，未來雙方海關將依該行動計畫，循序漸進推動臺印度 AEO 相互承認作業，藉由互相承認對方 AEO 之驗證結果，給予雙方 AEO 業者便捷通關等優惠措施。該 AEO 相互承認行動計畫為我與印度繼 2011 年及 2013 年簽署

「關務互助協定」及「貨品暫准通關證協定」後另一大突破，也是我國推動新南向政策以來，簽署的第一個行動計畫。⁹¹

5. 單一窗口：

我國依據《關稅法》以及《關港貿單一窗口運作實施辦法》設立關港貿單一窗口，提供全年每日二十四小時連線服務。其服務內容包括「訊息交換服務」、「網際網路申辦服務」、「網際網路資訊查詢服務」、「稅規費繳納服務」、「商品資料倉儲服務」。印度自 2010 年啟用 ICEGATE 電子文件交換系統後，又依據《2015-2020 年貿易政策》，在 2016 年設立 SWIFT，提供自動化、單一文件通關服務。今年 10 月進一步實施 SWIFT 單一窗口系統下電子簽名文件的示範性計畫(Pilot Project)。

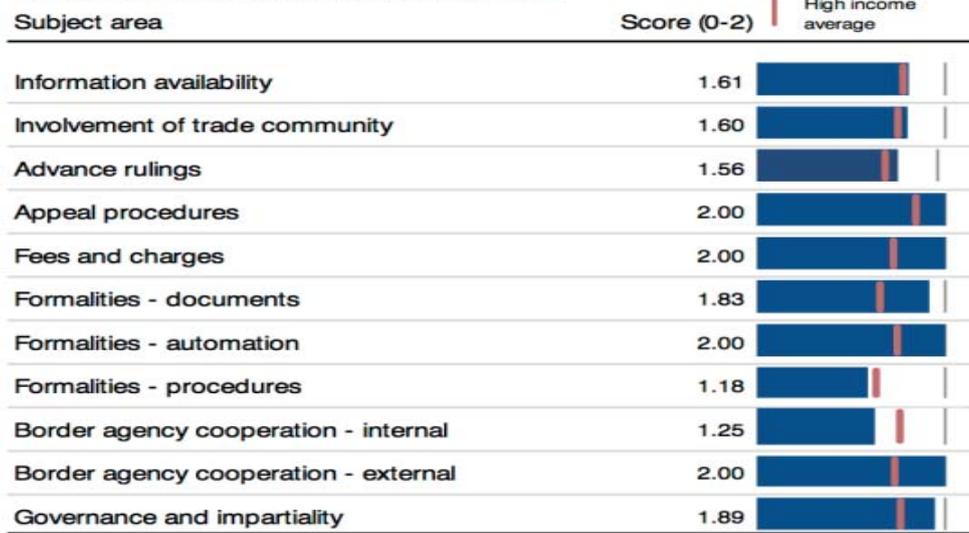
由上述盤點可見，印度在法規面與實務運作面上雖已聊備一般國際間所實施之關務法規與運作，以改善其通關程序及優惠貿易廠商，但在實際執行面上，其成效則未盡理想。2016 年版的 WEF 之報告指出，由於電子化，自動化方面的努力，印度的通關效率在 2016 年排名第 38 位，較 2015 年大幅進步 27 名，然而在進口文件與貨物法規遵循時間、關務程序透明性方面均表現不佳，分別排名第 84、131、66 名。⁹²而其貿易便捷化指標亦顯示，其關務程序之表現大多數落後於先進國家的平均表現，特別是其通關程序與關務機關間的內部協調得分甚低。但在通關自動化、通關文件、救濟程序方面，則表現相對較好。

⁹¹ 參財政部新聞稿，2017 年 10 月 11 日，<https://www.mof.gov.tw/Detail/Index?nodeid=138&pid=76217>

⁹² WEF, The Global Enabling Trade Report 2016, at 31, 154-155 (2016).

Trade facilitation performance

OECD Trade Facilitation Indicators, 2015



資料來源：WEF, Global Enabling Trade Report 2016 (2016).

圖 4-5 印度關務程序之貿易便捷化指標評比

第六節 越南

一、越南關務規範架構與通關流程簡述

越南關務相關事項主要由越南海關負責。越南在 1980 年代後期開始改革開放，逐漸走向市場經濟，在 2007 年正式成為 WTO 的會員，為其走向自由經濟的一大分水嶺。

越南法律制度繁雜，目前越南最主要的關務法規為 2014 年版《海關法》，以及行政命令 38/2015/TT-BTC (越南文翻譯為通達)。前者共分八章 104 條，規範海關的組織、權力、進出口通關、查驗與課徵稅費之程序等等。2014 年修正案簡化關務程序，並設立統一的風險管理原則，也對貨物之原產地、通關時間等項目予以規範。

《海關法》八章分別為總則、海關之任務與組織、海關進口流程以及查驗制度、海關資訊與進出口統計、國家對海關相關事項之管理、以及執行條款。其中與本研究最為相關者為海關進口流程與查驗制度、海關資訊與進出

口統計兩章。⁹³越南財政部依據《海關法》等法律發布之行政命令 38/2015/TT-BTC，則進一步對關務程序、海關查驗與進出口稅務相關規範進行規定。⁹⁴

表 4-11 越南之主要關務法規

規範名稱	編號	內容
《海關法》	54/2014/QH13	規範海關的組織、權力、進出口通關、查驗與課徵稅費之程序等。
授權制定之行政命令	38/2015/TT-BTC	對關務程序、海關查驗與進出口稅務相關規範進行進一步的規定

資料來源：本研究整理。

在 1980 年代末期，越南展開改革開放以前，越南的對外貿易係由國家企業獨佔貿易權，國際貿易量亦十分低。然在改革開放以後，著眼於經濟自由化的目標，越南逐步成為一個貿易導向國家，其中推動貿易權的開放即為相當重要的一步。

越南在 2007 年 1 月 17 日成為 WTO 會員，在此之前，越南海關總局 (General Department of Vietnam Customs) 已接受世界銀行等國際組織輔導，在 2005 年展開海關現代化計畫，在胡志明市與海防市引進電子海關通關系統，其後逐漸擴大到河內、峴港(Da Nang)等地。2013 年在全國展開電子化海關計畫(e-Customs)，涵蓋電子化申報及海關自動化測試與分析等。此即開啟越南海關現代化與電子化之進展。⁹⁵

其後，越南加入 WTO 後，依其加入 WTO 之承諾，不論越南本地或外

⁹³ 參見 WIPO Lex 資料庫之英文版本，
<http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/en/vn/vn081en.pdf> (最後瀏覽時間：2017 年 8 月 18 日)。

⁹⁴ 參見越南海關網站之英文版資料
<https://www.customs.gov.vn/Lists/EnglishDocuments/ViewDetails.aspx?ID=1202&language=en-US> (最後瀏覽時間：2017 年 8 月 18 日)。

⁹⁵ 參 WT/TPR/S/287, Report by the Secretariat, Vietnam, WTO Trade Policy Review
https://www.wto.org/english/tratop_e/tp_r_e/s287_e.pdf#page=2&zoom=auto,-107,283

資廠商，只要其進出口項目並非受限制或需另外取得特別許可之貨物，均得向越南工業暨貿易部（Ministry of Industry and Trade, MOIT）申請取得進出口執照，進行貨物進出口之業務。應注意越南禁止進口之貨品，除一般常見之爆竹、火藥類之外，也禁止大多數的二手消費財進口，以及若干越南文化、運動以及觀光部所公布之禁止在越南販售之文化產品。⁹⁶

進行進出口業務時，進口報關單與相關文件必須在貨物抵達後 30 日內提交，亦可提前申報。⁹⁷上述報關單得以紙本方式向海關申報，或透過「越南自動化貨物和口岸綜合系統/越南海關資訊系統」(VNACCS/VCIS)提出，惟相關文件如商業發票、原產地證明等，可能仍須以紙本方式提出。⁹⁸

收單後，越南海關即就貨物與申報人之性質進行分類，決定通關方式。貨物之通關方式，分為綠色、黃色、紅色三種。綠色類型貨物僅作低度文件審核，貨物則免予查驗後通關；黃色類型則適用於低稅率貨品，僅對通關文件進行審核，貨物原則上不進行查驗；紅色則適用於高稅率或是另需許可方得輸入之貨品，必須進行貨物與文件之查驗。⁹⁹其後方得徵收稅費，並在完納稅費後由海關放行。

2011 年越南進一步實施 AEC 制度，2014 年引進海關智慧資料庫系統。越南預計在 2020 年前在所有海關均實施電子清關，屆時預計各海關貨物以實體檢查後清關的比率將從現行之 15%至 20%，下降至 7%。

二、越南重要關務法規內涵

（一）通關自動化與單一窗口

單一窗口的設置是東協經濟共同體經濟整合的重要項目之一。依據東協

⁹⁶ 見越南法規命令 Decree No. 187/2013/ND-CP。

⁹⁷ 《海關法》第 24 條。

⁹⁸ 該系統自 2014 年啟用。

⁹⁹ 見越南法規命令 Decision No. 874/QD-TCHQ。

貨品貿易協定（ASEAN Trade in Goods Agreement, ATIGA）之規定，東協目標未來成立全東協之單一窗口（ASEAN Single Window），而在過渡階段，則由會員先成立各自之國家單一窗口（National Single Window）。

在此一整合過程中，越南發布總理決定 Decision No. 48/2011/QD-TTg，宣布展開國家單一窗口的先期執行，首先由通關程序之單一窗口電子化進行，其範圍包括報關、通關與放行、出口與貨物過境；越南貿工部之特許核發、電子資訊儲存等。¹⁰⁰

第一波成果展現在越南各地海關的電子報關試驗，其後並在日本協助下，以日本的自動化系統（Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System, NACCS）為基礎，2014年正式建立一站式電子報關系統，即「越南自動化貨物和口岸綜合系統/越南海關資訊系統」，其功能涵蓋電子化之報關、通關、納稅等功能，也支援電子化之商業發票、原產地證明等。預計未來越南之單一窗口，將在2016至2020年間全部建立完成。¹⁰¹

2014年修正《海關法》時，亦將單一窗口之概念納入。其第4條「定義」之第3項，即將國家單一窗口定義為「允許報關人透過一整合溝通系統，以電子形式傳遞海關規範所要求之報關單或其他訊息、文件之系統。主管機關與海關應利用此一系統，向申請人回應其所為之決定。」，第24條有關文件提出之條文，也相應規定，當所涉關務文件屬於國家單一窗口之適用範圍，主管機關應透過同一整合溝通系統，對該文件的審查結果進行回應。

¹⁰⁰ 參見東協單一窗口網站，<http://asw.asean.org/nsw/viet-nam/vietnam-nsw-services>（最後瀏覽時間：2017年8月18日）。

¹⁰¹ 經濟部，「越南『國家單一窗口』將於2016至2020年間建置完成…」，台灣經貿網，2016年2月25日，<https://info.taiwantrade.com/biznews/%E8%B6%8A%E5%8D%97-%E5%9C%8B%E5%AE%B6%E5%96%AE%E4%B8%80%E7%AA%97%E5%8F%A3-%E5%B0%87%E6%96%BC2016%E8%87%B32020%E5%B9%B4%E9%96%93%E5%BB%BA%E7%BD%AE%E5%AE%8C%E6%88%90-1050328.html>。

(二) 優質企業

越南《海關法》第二章第二節(第 42 條至 45 條)、《進出口稅法》(Import and Export Tax Law No107/2016/QH13, dated 6/4/2016)第 9 條、行政命令 Decree 08/2015/ND-CP dated 21/1/20152、以及《海關法》授權制定之行政命令 Circular No: 72/2015/TT-BTC2/3，為越南優質企業制度之法律基礎，設有優質企業加速通關之規定。

本章英文譯名為「Privilege Given to Enterprises」。合格之申請者包括進出口商、報關行、進口經過越南總理特許之投資計畫所需之貨物之組織或個人等。¹⁰²申請條件共有五項：1.申請前兩年均嚴格遵守相關關務法規規定、2.每年進出口金額達到規定門檻、3.設有與海關系統連線之電子通關、稅務系統；4.透過銀行進行貿易款項之給付，並設有會計與嚴格的內控系統；5.嚴格遵守會計等相關規範。¹⁰³

另根據越南對取得資格企業之營業額規定，出口商需年出口金額超過 1 億美元；如為在越南生產製造業之出口，需年出口金額超過 4,000 萬美元；如為在越南從事農業或養殖業及出口企業，需年出口金額超過 3,000 萬美元；如為報關行，則須每年申報案件超過 2 萬件；至於高科技公司則無最低出口金額之限制。

¹⁰² Circular No: 72/2015/TT-BTC 第 2 條。

¹⁰³ 第 42 條，詳細數額規定於 Circular 72 「Article 13. Required export and import turnover.

1. The enterprise earns at least USD 100 million in annual turnover from import, export.
2. The enterprise earns at least USD 40 million in annual turnover from export of goods manufactured in Vietnam.
3. The enterprise earns at least USD 30 million in annual turnover from export of goods being agriculture and aquatic products manufactured or grown in Vietnam.
4. The annual number of customs broker's declarations undergone customs procedures is at least 20,000 declarations.

Export and import turnover specified in Clauses 1, 2, 3, 4 of this Article is an average turnover of 02 (two) last consecutive years before the date on which the enterprise submits a written request for consideration, excluding turnover from entrusted export and import.

5. The required export and import turnover mentioned above shall not be applied to the enterprise recognized as a high-tech enterprise by the Ministry of Science and Technology under the provisions of the Law on High Technology.」

優質企業可享有免查驗貨物通關之待遇，僅在極少數情況下，會另外查驗貨物。且原則上即使查驗，亦不打開貨物包裝，僅以貨櫃掃描器進行。如係出口加工企業（Export-Processing Enterprises），僅在進出口貨物有跡象足認違反關務法規時進行查驗。其他優質企業，抽檢率則不能高於總進出口報關數的 0.5%。抽檢時優質企業之貨物，也享有優先受檢、優先通關之待遇。

此外，優質企業也享有優先裝卸貨物、申請退稅或通關遭遇困難時，海關均優先處理，並在規定時間內提出書面回應。¹⁰⁴

優質企業資格的有效期為 3 年，企業應於期限屆至前 6 個月提出延續之申請。如未能符合資格，將被取消優質企業之資格。

截至 2016 年底，越南共計已頒發 51 家優質企業，另亦研議與其他國家洽簽相互承認協議中，例如香港。

（三）預先核定

越南《海關法》中對於預先核定，首先見於第 4 條「定義」中，該條第 26 項說明「關稅稅則、原產地、價格之預先決定，係指在通關手續前由海關事前確定貨品之稅則、原產地或價格。」。第 28 條則實際規定其程序，申報人必須向海關預定進口、出口貨物之相關資訊、技術資料、證書或樣品；如對預先核定結果不服，申報人得於預先核定做成 60 日內，請求海關復查。一旦核定做成，對於申報人以及海關，於核定之貨物進口時，具有拘束力。

另外，更詳細的規範亦透過行政命令《Decree No. 08/2015/ND-CP》第 24 條加以落實。該條規定，得申請預先核定之標的，應為首次進出口、其完稅價格受到不可預期的重大影響之情形。請求進行預先核定後 10 日內，申請人得更改請求進行核定之標的。如申請資料齊備，原則上海關總局局長（the Director of the General Department of Customs）將於收受完整資料後 30

¹⁰⁴ 參見越南法規命令 Circular No: 72/2015/TT-BTC。

日內(案件複雜時 60 日內)作出認定，且除事後因申報資料不實、產品完稅價格又有劇烈變動等原因而修改認定結果外，此一認定對於海關有拘束力，海關應依據其認定結果進行通關程序。

當對預先核定結果不服時，申請人得如前所述，於 60 日內向海關申請復查。海關應於收受復查請求後 10 日內（複雜案件 30 日內）回應。

（四）貨物查驗

貨物查驗部分，《Circular no.38/2015/TT-BTC》中即有詳細規範，依據第 9 條，進出口貨物之查驗與否，決定於貨物本身之風險管理程度，包含貨物所有人、承運人、收貨人、貨物性質、運輸路線等，或是進出口貨物抽驗比率未達 0.1%者，即視為高風險貨物。而查驗之方法，則應由海關總局局長決定。

第 10 條第 2 項則另外規定應進行貨物查驗之情形，包含有違反關務法規之疑慮者，以及經風險管理評估查驗之部分未超過申報貨物之 1%者。

（五）完稅價格之核定依據與計算方法

依據《Circular no.39/2015/TT-BTC》，第 5 條即規定完稅價格之計算方法分有 6 種，分別為進口貨物交易價格、同樣貨物交易價格、類似貨物交易價格、扣減價格方法（deductible value）、計算價格方法（computed value）、演繹推理方法（deductive logic）。其中扣減價格方法及計算價格方法之核定結果，得依報關人之申請選定其一。

以進口貨物交易價格為核定依據時，第 6 條則規定應將實際已支付或將支付之價格納入考量。除商業發票上印載之價格，增加項目尚包含佣金、仲介費，以及任何貨物包裝、運輸、保存所生之費用；而扣除項目則含建設費、安裝費、維護與技術協助之費用、技術諮詢費、監管費用等等。

（六）復查申請與行政救濟

《海關法》第 18 條規定，報關人如被拒絕通關，得請求海關重新查驗

貨物；第 28 條則規定就關稅稅則之預先認定結果有所不服者，得請求越南海關復查。而第 26 條則規定，如對貨物稅則分類依然不滿，得依據《行政救濟法》進行行政以及司法救濟。¹⁰⁵

行政救濟方面，《行政救濟法》第 17 條規定，人民有權循行政內部程序救濟或向法院提出行政訴訟。越南之行政救濟層級甚多。以中央機關為例，首先應向局或其他部級所屬機構之首長提出救濟請求；若未能獲得救濟，則應向部長請求救濟。最後則向國家檢察總長（State Inspector-General）請求救濟。國家檢察總長做成之決定為行政救濟之終局決定。¹⁰⁶如仍未能獲救濟，仍得向省級人民法院提出行政訴訟，最終得上訴至最高人民法院。¹⁰⁷

（七）關務資訊及法規

1. 資訊公布與取得

隨經濟方面之改革開放，越南社會對於公民參與治理之需求也隨之提升。同時為吸引外資、與外國企業溝通需求以期調整法規制定方向，越南亦逐漸增加法規修正、制定之透明性。

其在 2015 年修正《法規範文書發布法》，第 12 條要求法律、行政命令等各項法規範的制定與修正，均須公布於政府公報；第 6 條則要求必須在法規形成過程中，向受到影響之人進行諮詢。¹⁰⁸目前越南關務相關法規，除在政府公報可見外，亦可在越南海關網站之相關法規處找到。¹⁰⁹

¹⁰⁵ Law on Complaints and Denunciations, No. 09/1998/QH10

¹⁰⁶ 《行政救濟法》，第 24-26 條

¹⁰⁷

http://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2016/10/dratw/dratw_vietnam_2013.pdf?la=en

¹⁰⁸ 見 Law on Promulgation Of Legislative Documents Law No. 80/2015/QH13。

¹⁰⁹ 參見越南海關網站，<https://www.customs.gov.vn/home.aspx?language=en-US>（最後瀏覽時間：2017 年 8 月 18 日）。

2.法規預先公布與評論機會

《法規範文書發布法》第 6 條要求法規範形成過程中，應讓受影響之人充分表達意見已如上所述。

表 4-12 越南與我國《關稅法》架構對應之具體關務規範

主要項目	相關法規	重要規範內容
通關自動化與單一窗口	Decision No. 48/2011/QD-TTg	<p>越南發布總理決定 Decision No. 48/2011/QD-TTg，宣布展開國家單一窗口的先期執行，首先由通關程序之單一窗口化進行。其範圍包括報關、通關與放行、出口與貨物過境；越南貿工部之特許核發、電子資訊儲存等。</p> <p>第一波成果展現在越南各地海關的電子報關試驗，其後並在日本協助下，以日本的自動化系統（Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System, NACCS）為基礎，2014 年正式建立一站式電子報關系統，「越南自動化貨物和口岸綜合系統/越南海關資訊系統」，其功能涵蓋電子化之報關、通關、納稅等功能，也支援電子化之商業發票、原產地證明等。</p>
優質企業	《海關法》第二章第二節 Import and Export Tax Law No107/2016/QH13	<p>合格之申請者包括進出口商、報關行、進口經過越南總理特許之投資計畫所需之貨物之組織或個人等。申請條件共有五項：1.申請前兩年均嚴格遵守相關關務法規規定、2.每年進出口金額達到規定門檻、3.設有與海關系統連線之電子通關、稅務系統；4.透過銀行進行貿易款項之給付，並設有會計與嚴格的內控系統；5.嚴格遵守會計等相關規範。</p> <p>另根據越南對取得資格企業之營業額規定，出口商需年出口金額超過 1 億美元；如為在越南生產製造業之出口，需年出口金額超過 4,000 萬美元；如為在越南從事農業或養殖業及出口企業，需年出口金額超過 3,000 萬美元；如為報關行，則須每年申報案件超過 2 萬件；至於高科技公司則無最低出口金額之限制。</p> <p>優質企業可享有免查驗貨物通關之待遇，僅在極少數情況下，會另外查驗貨物。且原則上即使查驗，亦不打開貨物包裝，僅以貨櫃掃描器進行。如係出口加工企業（Export-Processing Enterprises），僅在進出口貨物有跡象足認違反關務法規時進行查驗。其他優質企業，抽檢率則不能高於總進出口報關數的 0.5%。抽檢時優質企業之貨物，也享有優先受檢、優先通關之待遇。此外，優質企業也享有優先裝卸貨物、申請退稅或通關遭遇困難時，海關均優先處理，並在規定時間內提出書面回應。</p> <p>優質企業資格的有效期為 3 年，企業應於期限屆至前 6 個月提出延續之申請。如未能符合資格，將被取消優質企業之資格。</p>
預先核定	《海關法》第 28 條	<p>申報人必須向海關預定進口、出口貨物之相關資訊、技術資料、證書或樣品；如對預先核定結果不服，申報人得於預先核定做成 60 日內，請求海關復查。一旦核定做成，對於申報人以及海關，於核定之貨物進口時，具有拘束力。</p>

主要項目	相關法規	重要規範內容
完稅價格之核定依據與計算方法	Circular no.39/2015/TT-BTC	完稅價格之計算方法分有 6 種，分別為進口貨物交易價格、同樣貨物交易價格、類似貨物交易價格、扣減價格方法 (deductible value)、計算價格方法 (computed value)、演繹推理方法 (deductive logic)。其中扣減價格方法及計算價格方法之核定結果，得依報關人之申請選定其一。以進口貨物交易價格為核定依據時，應將實際已支付或將支付之價格納入考量。除商業發票上印載之價格，增加項目尚包含佣金、仲介費，以及任何貨物包裝、運輸、保存所生之費用；而扣除項目則含建設費、安裝費、維護與技術協助之費用、技術諮詢費、監管費用等等。
復查申請與行政救濟	《海關法》第 18、26、28 條	《海關法》第 18 條規定，報關人如被拒絕通關，得請求海關重新查驗貨物；第 28 條則規定就關稅稅則之預先認定結果有所不服者，得請求越南海關復查。而第 26 條則規定，如對貨物稅則分類依然不滿，得依據《行政救濟法》進行行政以及司法救濟。

資料來源：本研究整理。

三、與我國關務法規之差異分析

越南為近 15 年內崛起的製造業與出口國家，在 2007 年加入 WTO 前，即已接受世界銀行等協助，展開海關現代化改革，惟目前越南海關雖已逐漸現代化，且在關務法規上大致涵蓋本研究所針對之項目，但在多項規範之細部規定上仍有待改善，尤其實務的執行層面落差甚大，引起許多詬病。

1. 資訊公布與取得、法規預先公布與評論機會：

越南依據其《法規範文書發布法》，應給予受影響之人充分表達意見之機會，亦應將變動、制定之法規刊載於政府公報上。此規範涵蓋法律與行政命令，與我國相似，惟實際執行上因行政命令過於龐雜、加以甚多法律及規則等未有英文版本，或英文版本翻譯品質不佳，造成外國機構與企業欲獲知或取得越南法官資訊之障礙，因此實際運作上仍困難重重。

2. 預先核定：

越南與我國之主要差異在於，申請預先核定之標的貨物，原則上必須為初次進口，或是因法律規定變動、完稅價格有重大變化的情形影響分估結果之貨物，才能請求進行核定。

3. 救濟程序：

越南除對預先認定結果或通關時貨物查驗結果不服，得請求海關復查外，《海關法》並未訂定其他特殊救濟程序，因此需回歸越南《行政救濟法》，適用該法之規定。《行政救濟法》有三個層級的行政救濟，原則上由各級機關的首長管轄，與我國由準司法機關的訴願會進行審理不同，所需的救濟階層也更多。三個階層的行政結束後，尚可尋求兩個層級的司法救濟。

4. 優質企業：

越南要求之關務法規遵循紀錄期間較我國短，僅要求兩年，另也要求必

須設有會計與嚴格內控系統。同時除了文件、貨物審查程序較為簡便之優惠待遇外，也享有優先裝卸貨物、海關優先處理其通關問題之優惠。

5. 單一窗口：

雖越南在《東協貨品貿易協定》下承諾展開國家單一窗口，但由於越南的關務電子化展開較晚，整合所需時間較長。於 2014 年正式建立一站式電子報關系統「越南自動化貨物和口岸綜合系統/越南海關資訊系統」。雖其法規上規範較為簡單，但此一系統係以日本之系統為藍本，功能尚稱完善。未來將繼續推動「國家單一窗口」之建置，並與「東協單一窗口連結」。

越南為社會主義國家，實施自由貿易的時間尚短，其政府與法律體制亦與民主國家有很大的差異。惟由於貿易屬於其極其重視之領域，其在此領域投入相當的心力進行改革。從上述法規盤點，可見越南在法規面上大致上亦涵蓋本研究所針對之項目。

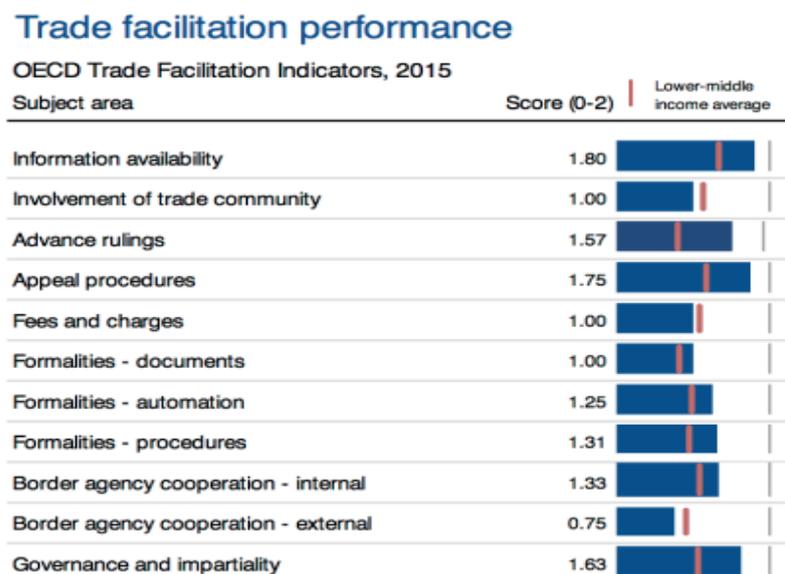
依據 WEF 報告，相較 2015 年，2016 年越南的通關效率已有明顯的進步。進出口的貨物法規遵循時間平均減少可達 30 小時。此與近年越南在法規修訂、簡化進出口程序的努力關係密切。¹¹⁰惟實際執行上，越南的通關效率仍有進步空間。WEF 之報告顯示，越南通關效率排名仍僅有 65 名，進出口之文件與貨物法規遵循所需時間亦相當長，且仍有較嚴重的海關官員收賄情形。¹¹¹

由貿易便捷化指標觀察，亦可見雖然越南法規規定必須公布法規，在制定法規過程中也必須諮詢利害關係方。惟其僅在資訊公開部分得到高分，在法規草案評論機會的評分則顯著較低，甚至低於低所得國家之平均標準。此外，雖然如前所述，越南已經設置單一窗口，也有預先審核、優質企業等規定，以加速通關，但其實際運作情形顯示，就通關程序、文件、自動化等項

¹¹⁰ WEF, The Global Enabling Trade Report 2016, at 40 (2016).

¹¹¹ WEF, The Global Enabling Trade Report 2016, at 314-315 (2016).

目，雖超過中低收入國家之平均，得分依然有很大的進步空間。



資料來源：WEF, Global Enabling Trade Report 2016 (2016).

圖 4-6 越南關務程序之貿易便捷化指標評比

第五章 結論與政策建議

第一節 綜合結論

本研究為了解 6 個新南向國家，包括印尼、菲律賓、馬來西亞、泰國、印度、越南之關務便捷化法制，及其與我國相關關務制度之比較，首先就 WTO《貿易便捷化協定》之談判進展、內涵、各國批准協定與通知 WTO 適用義務等，進行整理。

本研究並參考 WTO 與 OECD 之貿易便捷化措施與指標，選定 6 項對進出口貿易影響較大的關務程序措施，分別對照其於《貿易便捷化協定》中之條文架構，有關「關務資訊及法規」、「預先核定」、「訴願或行政訴訟之程序」、「貨物清關與放行」、「進出口及轉運程序」等之具體規範，以做為進一步輔助本研究了解與比較我國與 6 國實施各該措施之情形，進而研判該國在通關程序上之友善與便利情形，以與我國進行比較。

此外，由於我國與 6 國迄今均已完成《貿易便捷化協定》之批准程序，且已對 WTO 秘書處發出通知。根據通知之內容，可知 6 國在通關程序流程中相對認為已表現妥當，或可預測該國將積極加強與改善之措施。例如，馬來西亞通報 7 項措施為 A 類義務，僅通知單一窗口為 B 類義務，顯示其在單一窗口之運作上尚未臻準備；印尼則在 6 項措施均未通知，顯示印尼短期內不致完成對於 6 項措施之改善。

在本研究之最主要重點為各國之關務法律分析。本研究蒐集我國與 6 國之主要海關法律，分別選擇及分別其法律中對貿易商影響最重要的 9 項關務程序與規範，依序包括：通關自動化與單一窗口、進出口貨物申報、優質企業、預先核定、貨物查驗、完稅價格之核定依據與計算方法、復查申請與行政救濟、保稅倉儲、關務資訊公布及法規評論，逐一進行相關條文之分析。

鑒於各國關務法律龐雜且部分措施之規範差異甚大，因此在我國與各國

比較時，除比對前述 9 項進口通關程序之相關規定外，另亦參照 WTO 與 OECD 之便捷化指標，提出輔助性之跨國比較參考。

在 6 國中，除印度外皆為東協成員，東協正進行之單一窗口計畫 (ASW) 對於提高東協國家關務便利性甚為重要。目前，印尼、馬來西亞、新加坡及泰國已透過 ASW 交換電子原產地產證，未來《東協實施單一窗口法律架構議定書》(the Protocol for the Legal Framework to implement the ASEAN Single Window) 生效實施後，將可據以核發東協核定適用《東協貨品貿易協定》(ATIGA) 之優惠關稅稅率的電子證件，進一步加速區域內的貨物通關速度。依據規劃，越南將在 2017 年中加入 ASW，菲律賓也將在準備就緒後加入 ASW。未來東協更預計將擴大 ASW 功能，建立東協區域內風險管理體系，涵蓋交換出口聲明訊息、核發及相互承認電子檢驗檢疫 (SPS) 證明等。

整體本研究前章之分析，從關務便捷化法制之立法趨勢觀察，本研究之 6 個對象國立法技術差異甚大，例如菲律賓頃修正之新法將關務相關規範集中於 CMTA 一部法律及其相關之法規命令，係較為清晰之作法；印度的關務規範則層次較多，名稱上亦並非全部採取法律或命令之形式，以致較不易由廠商蒐集與比較。此外，部分國家僅提供本國語言之法規版本，並無英文等翻譯版本，增添外界理解之難度。由於各國法規制定方式因其法律體系、社會與政治制度，及貿易政策的不同，以致彼此差異甚大，與我國立法之方式與內涵亦有相當的不同。此顯示與各國加強關務法規資訊交流及海關實務人員經驗分享之重要性。

再比較我國與 6 國針對 WTO 與 OECD 之 6 項便捷化措施之具體法律規範、目前或未來預計實施現狀、以及國際評比等，則可發現，從法律形式上來看，我國、菲律賓、印度、越南三國對 6 項措施均訂定適用之法規，惟實務上各國執行成效與強弱或有不同，尚需進一步了解法規具體履行情形及其對貿易業者的實際影響。(參表 5-1)

表 5-1 我國與 6 國便捷化措施綜合對照表

	資訊公布與取得	法規預先公布與評論機會	單一窗口	優質企業	預先核定	救濟程序
我國	●	●	●	●	●	●
印尼	X	X	●	●	○	●
菲律賓	●	●	●	●	●	●
馬來西亞	●	X	●	●	○	●
泰國	●	○	●	●	●	●
印度	●	●	●	●	●	●
越南	●	●	●	●	●	●

註：●表示「已有規定或已適用」，◎表示「預計未來將適用」，○表示「無規定或不清楚」，X 表示「無適用」。

另外，值得注意者，印尼尚未就多數措施內容通知 TFA 委員會其落實期限，依據 TFA 資料庫之既有資料顯示，印尼目前僅就罰則、預先報關、禁止指定使用報關行等三項措施類別提出通知。然而依本案研究內容發現，印尼已逐步落實部分未提出通知之措施，如單一窗口、優質企業、救濟程序等，可見印尼雖未透過通知 TFA 委員會決定各項措施之適用義務與過渡期間，但已自行推動貿易便捷化事務，以改善進出口貿易通關環境與效率。

總結而言，在本報告進行之 9 項措施中，有關資訊公布與取得、法規預先公布與評論機會 2 項措施之檢視結果顯示，數個新南向國家在此方面仍屬於較需要加強之處，也與我國法律體系不同。在單一窗口方面，6 國的發展程度、網路、軟硬體技術等相較我國仍較落後，提供之服務類型較少，且因多國幅員較為廣大，適用範圍並未涵蓋全國。然因近年多國已架設單一窗口，並推動單一通關電子化與無紙化，未來應能使其進出口通關更為便利。更重要者，由於東協國家正逐步落實東協單一窗口 (ASEAN Single Window) 之倡議，對於帶動各國設立國家單一窗口、以及促成國家單一窗口與東協單一窗口之串聯，已發揮一定功能。

優質企業、救濟程序則為規範差異較大的兩個領域。優質企業方面，雖國際間許多國家以 WCO 之 SAFE 架構為基礎，設定 AEO 制度以及其條件，但具體執行上仍有許多差異，例如 AEO 的分級、得享有之優惠等，仍因各國情形而有所不同。在救濟程序方面，雖各國均設有海關行政處分之救濟管道，但方式與階層均有所不同。例如越南之救濟程序設有三個層級的行政救濟，但無獨立的訴願審理機關，印尼則有一層行政救濟管道與一層司法救濟。

預先核定方面，針對核定的標的、得提出預先核定請求之人，亦有較大的差異。例如印度之預先核定規範顯示其鼓勵外資之特性。

就執行層面觀察，依據 WEF 貿易促進報告的分析，本研究所進行之 6 國得分均屬較低的一群。相較我國多數仍有一段差距。特別是準備所需文件以及配合查驗貨物規範所需的遵循時間方面，6 國多數表現較差。在 OECD 貿易便捷化指標中，6 國大多在通關自動化、通關文件的簡化方面得分較低，

另亦有較嚴重的關務人員貪腐問題。

相較來說，我國身為發展程度較高之國家，應可考量與 6 國及其他新南向國家關務機關進行多方面合作，包括資訊分享、AEO 的互相承認等，亦可思考協助新南向國家進行關務系統的現代化。除能為我國對外貿易製造契機外，亦可建立雙方關務機關的合作互動，做為未來進一步深化經貿關係或甚至推動簽署經濟合作協定（Economic Cooperation Agreement, ECA）的基礎。

另外，為輔助比較各國在國際間之通關實務效率之比較，本研究亦依據 OECD 公布之貿易便捷化指標進行分析，發現我國得分大部分高於本研究所進行之 6 國；在 6 國中，則以泰國表現最佳，各項指標與亞洲平均分數相比較，皆高於亞洲平均，顯示泰國貿易便捷化之程度普遍高於區域水準。再者，6 國中多數國家於內部及外部合作方面仍甚為缺乏，如印尼、馬來西亞、印度及越南於內部合作方面落後，印尼、菲律賓、馬來西亞及越南則於外部合作方面尚有不足。另外，值得一提者，菲律賓於預先核定及救濟程序兩方面皆大幅落後其他國家，但預先核定及救濟程序不僅皆為菲律賓向 TFA 委員會所通知之 A 類措施，且應已落實。此落差可見菲律賓尚需大幅改進。（參表 5-2）

表 5-2 各國便捷化指標評比對照總表

分數 (0-2)

	我國	印尼	菲律賓	馬來西亞	泰國	印度	越南	亞洲平均
資訊可用性	2.00	1.90	1.90	1.60	1.90	1.61	1.80	1.60
企業部門參與性	1.75	1.75	1.50	(1.25)	1.50	1.60	(1.00)	1.33
預先核定	1.86	2.00	(0.57)	1.43	1.29	1.56	1.57	1.01
上訴程序	1.88	1.63	(1.00)	1.75	1.75	2.00	1.75	1.34
規費	2.00	1.50	1.25	1.75	1.25	2.00	(1.00)	1.15
文件手續	1.33	1.00	1.17	1.83	1.33	1.83	1.00	0.94
自動化手續	1.75	1.75	(1.00)	1.25	1.75	2.00	1.25	1.16
程序手續	1.87	1.50	1.38	1.50	1.67	(1.18)	1.31	1.27
內部合作	2.00	(1.00)	2.00	(1.33)	2.00	(1.25)	(1.33)	1.48
外部合作	N/A	(0.50)	(0.75)	(0.50)	1.75	2.00	(0.75)	1.07
管理及公正性	2.00	1.63	1.38	1.75	1.57	1.89	1.63	1.38

註：以雙括弧顯示之值，為低於亞洲平均分數者。

此外，世界銀行每年公布之物流績效指標（Logistics Performance Index, LPI）亦可提供各國物流與海關績效評比之參考。依據其 2016 年物流績效指標，我國於綜合指標及海關績效之排名與分數皆領先於其他國家，貨物平均通關時間亦最短。6 國中，物流績效指標排名依序為馬來西亞、印度、泰國、印尼、越南、菲律賓；海關績效評比排名依序為印度、馬來西亞、泰國、越南、印尼、菲律賓。在兩類排名中，均以馬來西亞、印度表現最佳，菲律賓則均殿後。在貨物平均通關時間方面，如有實體檢查，泰國需 2 日、印度、越南需 3 日、印尼需 4 日，菲律賓則需 7 日。如不含實體檢查，則以泰國、越南最快，僅需 1 日，以菲律賓則需 3 日。各項指標均顯示菲律賓在通關效率上亟待改善。（參表 5-3）

表 5-3 我國與 6 國物流績效指標（LPI）綜合對照表

	物流績效指標		海關績效評比		通關時間（日）	
	排名	分數	排名	分數	不含實體檢查	含實體檢查
我國	25	3.70	34	3.23	0	1
印尼	63	2.98	69	2.69	2	4
菲律賓	71	2.86	78	2.61	3	7
馬來西亞	32	3.43	40	3.17	N/A	N/A
泰國	45	3.26	46	3.11	1	2
印度	35	3.42	38	3.17	2	3
越南	64	2.98	64	2.75	1	3

資料來源：World Bank, Connecting to Compete 2016, Trade Logistics in the Global Economy (2016)

第二節 政策建議

綜合本研究所進行之我國與 6 國海關法規之條文分析，以及參考 WTO、OECD 相關貿易便捷化事項與指標，本研究提出以下政策建議。

- 一、 依據本研究分析與比對結果，發現 6 國雖有關務法規，但法規體系繁雜且甚多非由海關法規範之行政規則、命令或內部通知，亦多無英文翻譯版本，以致欲了解其關務法規實甚多困難。對此，本研究建議我國應考慮與東協、印度就渠等國家已實施或擬實施之通關便利程序或便捷化措施，進行關務合作之交流與文件、經驗分享；尤其可就其尚未實施或預計將付諸實施之便捷化措施，提供我國實務經驗之分享，及思考我國是否在 WTO 之多邊架構下，或新南向政策之雙邊架構下，研擬是否給予其實施該等措施之技術協助與能力建構（Capacity Building）、人才培訓課程等，例如開辦新南向國家 AEO 專班、海關電子化專班等。惟須注意者，日本長期輔導及贊助東協 ASW 計畫下各國電子化與單一窗口工作，我國如爭取對東協國家提供關務之技術協助，應避免與日本計畫重疊或衝突，或亦可研究與日本搭配共同提供技術訓練課程等。
- 二、 鑒於各國關務法規立法技術與實際履行之強弱程度不一，且各國在不同城市或港口之履行情形亦常有極大差別，為深入了解各國（城市）貿易環境及其對我國廠商之影響，本研究建議我主管機關可責成或委託相關單位（如駐外經濟代表處、台北市進出口公會等），對我業者進行問卷調查，調查對象應以我主要貿易夥伴國之主要商業城市或港口為對象，以了解各城市之差異。
- 三、 鑒於東協國家與印度（及其他南亞國家如孟加拉、巴基斯坦）對我貿易、投資活動之重要性與成長潛力，我國除在雙邊架構下與各國加強關務合作外，亦可研擬針對東協、南亞區域實施多國或區域別之合作計畫，例如可辦理對中南半島五國（泰、越、柬、緬、寮）、

東協、南亞國家之多國關務實務與貿易法規之技術訓練計劃與講座等，以加強我國與東協、南亞國家之區域貿易往來，落實新南向政策下加強與各國往來與建立雙向夥伴關係之目標。

- 四、我國在現行不易推動洽簽 ECA 的情形下，應考慮將既有之雙邊關務合作協定擴大範圍，擴充為關務合作與貿易便捷化協定，另亦可爭取簽署其他關務有關之功能性協定，俾能涵蓋關務程序有關之合作、AEO 相互承認、人員交流、技術協助與能力建構、反恐與貿易安全合作、及針對 WTO 之 TFA 部分內容之合作；或可考慮以工作計畫（Work Program）或行動計畫（Action Plans）之方式，與各國洽商加強關務合作之內容。

例如，我國頃與印度簽署「優質企業（AEO）相互承認行動計畫」，即以先行簽署行動計畫，第二階段再簽署協定的模式，取代直接簽署協定或協議之彈性作法。目前，我國已與美國、韓國、新加坡、以色列簽署 AEO 相互承認協議，並與中國大陸實施兩岸海關 AEO 互認試點，未來應可以東南亞國家中關務效率較佳之馬來西亞、泰國等為第一波目標，越南、印尼、菲律賓為第二波目標，爭取洽簽 AEO 相互承認協議或簽署行動計畫。¹¹²

此外，針對區域型或較長遠之經貿合作願景，亦可爭取推動胡作接軌或洽簽雙邊計畫，前者如與東協 ASW 建立對接關係，後者如訂立 5 年工作計畫或 2016~2020 年合作目標等。例如，我國可參考日、韓等由政府高層宣示對印度貿易、投資目標與經貿合作戰略，提出我國對有關國家經貿合作的願景與高瞻遠矚之戰略藍圖，以呼應政府推動新南向政策之目標。¹¹³

¹¹² 如香港已與東協國家之新加坡、馬來西亞、泰國簽署 AEO 相互承認協議，現正籌備與印尼、越南洽簽協議中。參香港海關經濟營運商認可計畫，

http://www.customs.gov.hk/filemanager/common/pdf/aeo_en_leaflet.pdf

¹¹³ 參徐遵慈等，《推動台印度經濟合作協議之可行性研究》，中華經濟研究院，

參考文獻

一、英文部分

Ministry of Commerce and Industry, Government of India, Foreign Trade Policy 2015-20,
<http://dgft.gov.in/exim/2000/ftp2015-20E.pdf>.

Royal Malaysian Customs, Information Guideline Authorized Economic Operator (AEO),
<http://customsgc.gov.my/infopage/about/Information%20Guideline%20on%20AEO%20Programme.pdf>.

WEF, The Global Enabling Trade Report 2016.

WTO, World Trade Report 2015.

WTO Trade Policy Review Body, Trade Policy Review Report by Indonesia, WT/TPR/G/278 (2013).

二、中文部分

林清和（2017），通關實務與法規，第9版，台北：台灣東華。

財政部關務署，進口貨物通關時間研究報告，
<https://web.customs.gov.tw/public/attachment/210510391271.pdf>，101年9月。

三、網站部分

WTO 網站，
<https://www.wto.org>。

OECD Trade Facilitation Indicators,
<http://www.oecd.org/trade/facilitation/indicators.htm#About-TFI>.

WTO Trade Facilitation Agreement Facility 網站，
<http://www.tfafacility.org/ratifications>。

印尼單一窗口網站，
<http://www.insw.go.id>。

印度 CBEC 網站，

<http://www.cbec.gov.in>。

印度國會網站，

<http://www.parliamentofindia.nic.in>。

東協單一窗口網站，

<http://asw.asean.org/nsw>。

法務部全國法規資料庫網站，

<http://law.moj.gov.tw>。

財政部關務署網站，

<https://web.customs.gov.tw/>。

馬來西亞政府公報網站，

<http://www.federalgazette.agc.gov.my/index.php>。

馬來西亞財政部網站，

<http://tribunalkastam.treasury.gov.my/index.php/my/>。

菲律賓海關網站，

<http://customs.gov.ph/>。

菲律賓財政部，Customs Modernization and Tariff Act (CMTA)，

http://www.dof.gov.ph/index.php/issuances/cmta_irr/?cp=2/。

菲律賓貿工部網站，

<http://www.dti.gov.ph/>。

越南海關網站，

<https://www.customs.gov.vn/default.aspx>。

關港貿單一窗口入口網站，

<http://portal.sw.nat.gov.tw/PPL/>。