

財稅實用叢書之四十四

關稅法與進口通關實務

蔡俊彥編著

財政部稅務人員訓練所編印

中華民國三十七年三月

關稅法與進口通關實務目錄

蔡俊彥 編著

第一章 概論	一
第一節 關稅之意義及性質	一
第二節 關稅的種類	四
第三節 關稅法之性質	一四
第四節 關稅法與進口貨物通關之關係——海關對未完成通關放行手續進口貨物之管理	一六
第二章 關稅法概要	二一
第一節 關稅法之制定	二一
第二節 五十六年制定之關稅法內容概要	二五
第三節 關稅法之修正	二九
一、第一次修正（五十七年七月十七日）	二九
二、第二次修正（六十年八月廿四日）	三〇
三、第三次修正（六十三年七月廿七日）	三三
四、第四次修正（六十五年七月十六日）	三六

五、第五次修正（六十七年十二月八日）	三七
六、第六次修正（六十八年七月十八日）	四二
七、第七次修正（六十九年六月六日）	四二
八、第八次修正（六十九年八月卅日）	四六
九、第九次修正（七十二年五月六日）	四七
第四節 現行關稅法內容概要	七二
一、總則	七二
二、稽征程序	七三
三、稅款之優待	七七
四、違禁品	八二
五、特別關稅	八二
六、罰則	八四
七、附則	八七
第三章 進口通關實務——收單掛號	八九
第一節 報關期限	八九
一、一般報關期限	八九

二、預報報關期限·····	九〇
第二節 報關應備文件·····	九二
一、一般文件·····	九三
二、特殊文件·····	一一七
第三節 受理報章·····	一二三
一、受理報單單位·····	一二三
二、受理報單應行注意事項·····	一二四
第四章 進口通關實務——查驗貨物·····	一二七
第一節 查驗進口貨物之意義·····	一二七
一、進口貨物查驗的目的·····	一二七
二、查驗之原則·····	一二八
第二節 查驗進口貨物之程序·····	一二八
一、申請查驗·····	一二八
二、派驗報單·····	一二八
三、審查單證·····	一二九
四、現場查驗·····	一二九

第三節

查驗進口貨物之要領

一三一

一、

有關貨物名稱等項目

一三二

二、

有關數量（重量除外）

一三二

三、

有關重量

一三三

四、

鐵杆探驗

一三四

五、

申報事項之挑認

一三四

六、

申報事項之改正

一三四

七、

填寫驗貨紀錄

一三五

八、

查驗貨物應遵守規定之期限

一三六

九、

查驗貨物應按派驗次序辦理

一三六

十、

船（機）邊驗放

一三七

十一、

貨物之短裝誤裝

一三九

十二、

破損貨物

一四〇

十三、

匪偽標誌

一四〇

第四節

貨樣之提取、化驗與管理

一四一

一、

貨樣之提取

一四一

二、	簽發貨樣收據·····	一四二
三、	貨樣之化驗與管理·····	一四三
第五節	免驗及抽驗辦法·····	一四六
一、	應予免驗貨物品目範圍·····	一四六
二、	得予免驗貨物品目範圍·····	一四七
三、	量能查驗及抽驗辦法·····	一四八
第五章	進口通關實務——分類估價·····	一五二
第一節	稅則分類·····	一五二
一、	關稅合體理事會分類·····	一五五
二、	我國關稅稅則分類·····	·····
第二節	核估完稅價格·····	一八五
一、	完稅價格之核定方式·····	一八五
二、	完稅價格之核定依據及探證順序·····	一八六
第三節	核計進口稅捐·····	一九五
第四節	核銷輸入許可證·····	一九七
第六章	進口通關實務——發單徵稅·····	二〇四

第一節 繳稅期限	二〇四
第二節 繳稅方式	二〇六
一、繳現	二〇六
二、記帳	二〇六
三、免稅	二一四
第七章 進口通關實務——簽放打印	二一九
第一節 簽放前之審核事項	二二〇
第二節 簽放手續	二二〇
第八章 近年來進口貨物通關制度之演變	二二二
第一節 延聘外籍關務專家研提改進意見	二二二
第二節 試辦「先放後核」通關辦法	二二四
第三節 全面實施「先放後核」，簡化進口報單通關流程	二二六
第四節 選擇八大類貨物實施「先核後放」通關辦法	二三〇
第五節 實施「即核即放」通關辦法	二三一
第六節 配合政府「改善投資環境」修正通關流程	二三二
第七節 配合法令再次修正通關流程	二三九

第九章 行政救濟·····	二四一
第一節 行政救濟之意義·····	二四一
第二節 行政救濟之作用·····	二四三
第三節 行政救濟之要件與效力·····	五四二
第四節 關稅行政救濟程序——就關稅法所爲處分之救濟程序·····	二四九
一、聲明異議·····	二五〇
二、訴願·····	二五六
三、再訴願·····	二六七
四、行政訴訟·····	二六七
五、再審之訴·····	二七五
第五節 關稅行政救濟程序——就海關緝私條例所爲處分之救濟程序·····	二七六
一、聲明異議·····	二七八
二、訴願·····	二八四
三、再訴願·····	二八四
四、行政訴訟·····	二八四

附錄一：外貨進口報單格式	二九一
附錄二：進口貨物申報要領	二九三

關稅法與進口通關實務

蔡俊彥 編著

第一章 概論

第一節 關稅之意義及性質

「關稅」(Customs Duties, Customs, Tariffs)係一個國家對通過其國境之貨物所課征之租稅；因此，它是一種「國境關稅」，也是一種「對外關稅」(註一)。所謂通過其國境，即表明關稅為通過稅之一種；而所謂「國境」，並不僅限於一個國家的政治領域，而是指經濟的國境，亦即關稅之地域。如非經濟的國境，或非關稅的地域，則雖有貨物通過，亦不課征關稅，例如通過自由港的進出口貨物，即不予課征關稅；由於關稅在對外貿易或經濟政策上之價值，如果一個國家其統一關稅線所包含之地域愈廣，則其在經濟上之運用愈複雜，因而其價值亦愈顯著，歐美各國為適應此一目的，自十九

世紀末葉以來，有超越政治的領土而謀二個或多國間關稅制度之合作者，有將地主權（母國）與殖民地間之關稅撤除，或採用互惠主義者，此種辦法的主要目的，是在藉關稅地域的擴張，以便與他國為經濟競爭時佔於有利之地位（註二）。

關稅乃對通過國境之「貨物」才予課征的，如果不是「貨物」，即不屬關稅課征的對象，例如旅客出入國境，對於旅客本人是不課征關稅的；又如船舶、航空器等運輸工具，如係作為從事運送客貨之運輸工具，雖然通過國境，也不課征關稅，但如果船舶、航空器等運輸工具本身就是以「貨物」來輸出入國境，則其輸出入時，即被列為課征關稅的對象，至於經營國際貿易之船舶，因使用本國港口設備，所繳之船舶噸稅（又稱船鈔或助航服務費）係其償付利用港埠設備之代價，本質上即屬規費繳納的性質，並不是關稅，其他如領港費、船席費、裝卸費、淡水費等亦均非屬關稅之範疇。

我們由上面的關稅之定義來看，關稅具有下列的特性：

一、關稅為國稅：

對外代表國家關稅權之行使，故凡獨立統一之主權國家必於其國境開放若干通商口岸，設立海關（或稱稅關）以稽徵關稅，查緝私運，並執行國家外匯貿易政策，負有財政及經濟之雙重任務（註二）。

二、具有通過稅或機會稅之性質：

關稅之課徵依存於國際貿易貨物之通過國境，其課徵之稅源因貿易量而發生變動，亦即需有貿易之發生並有貨物通過國境之事實，才能課徵關稅。

三、具有貨物稅之性質：

關稅既對貨物通過國境所課徵之租稅，當然具有貨物稅之性質，不過仍有別於一般之貨物稅，例如我國現行貨物稅條例第四條規定了捲菸、洋酒、塑膠等十九類貨物應徵貨物稅，凡是產製或自國外輸入這十九類貨物均應徵貨物稅，至於課徵關稅之貨物，以貨物通過國境為限。

四、具有間接稅之性質：

關稅之間接稅性質，是謂其課徵非直接以納稅義務人之所得為標的，而以貨物為標的，故不論貨物之所有權如何移轉，除非持有人享有免稅之特權，即負有納稅之義務，而實際負擔稅款繳納者非必為名義上之納稅人，即出售貨物之人可將稅款加入貨價內於交易發生時，轉嫁給貨物購買人或實際消費者負擔，此種稅負轉嫁之特性在財政學上謂之租稅轉嫁。雖然由於供需彈性以及市場競爭情形之影響，關稅課徵後，不一定能將關稅全部加入貨價內順利轉嫁，也可能部份後轉，部份由納稅人自行負擔，但在正常情況下，關稅之易於轉嫁，乃是不容否認之事實。關稅既具有這種轉嫁特性，故屬間接稅之一種。

五、具有多收性：

以適應國庫需要：關稅之徵收地點，集中於國境所設之海關，用人少，徵收簡便，收稅成本低，加以關稅徵收後可以轉嫁方式加入貨價，納稅人所感受納稅之痛苦較小，且關稅因貨物之過境常年不息，隨時徵收，不似所得稅有一定課徵期間，又其稅收隨國際貿易之發展而增加，具有稅收充沛之多收性，以應國庫需要，此可以我國近十一年來關稅收入在財政收入上所佔之比重得到證明（請參閱表一）。

表一 近十一年來關稅收入佔財政收入之比重

年 度	進 口 關 稅 (A)	中 央 收 入 (新台幣：千元) (B)	關稅收入 佔中央收 入百分比 (C)=(A)÷(B)	賦 稅 收 入 (新台幣：千元) (D)	關稅收入 佔賦稅收 入百分比 (E)=(A)÷(D)	國 稅 收 入 (新台幣：千元) (F)	關稅收入 佔國稅收 入百分比 (G)=(A)÷(F)
61.	10,269,256	41,596,894	24.69 %	41,033,660	25.03 %	27,465,724	37.39 %
62.	14,341,082	56,906,021	25.20 %	53,092,738	27.01 %	36,252,699	39.56 %
63.	24,880,983	72,110,100	34.50 %	80,914,782	30.75 %	56,604,629	43.96 %
64.	23,507,394	81,540,627	28.83 %	84,388,795	27.86 %	57,964,002	40.56 %
65.	29,051,150	89,473,729	32.47 %	106,982,880	27.15 %	70,150,665	41.41 %
66.	31,988,636	110,864,679	28.85 %	107,448,853	29.77 %	72,182,932	44.32 %
67.	39,988,135	138,415,451	28.89 %	168,032,408	23.80 %	98,616,991	40.55 %
68.	53,597,233	176,922,471	30.29 %	220,515,865	24.31 %	131,750,107	40.68 %
69.	57,002,576	218,668,806	26.07 %	261,267,235	21.82 %	155,442,533	36.67 %
70.	57,781,019	272,380,542	21.21 %	314,156,293	18.39 %	180,099,643	32.08 %
71.	56,232,325	299,940,676	18.78 %	357,916,087	15.74 %	202,579,202	27.80 %

資料來源：海關總稅務司署

中央政府總決算

全國稅收統計月報

六、關稅可調節消費並配合經濟政策：

消費者在購買貨物時，在其心中都會加以苦樂計算，即計算其付出之損失，是否與其所獲得之滿足有同等之價值？貨物通過國境如加徵較重之關稅，由於轉嫁結果，將使價格大幅提高，消費者購買時所感受之痛苦較大，因之將減少消費量；如加徵之關稅較輕則價格提高之幅度較低，消費者購買時所感受的痛苦亦較小，影響消費量不大，故關稅有調節消費之效果。準此，一個國家如對其國內有發展希望的幼稚工業要加以扶植時，於該項工業產品之進口貨物可以提高關稅作為保護手段；反之，如國內需要某種貨物時，則予以減低其關稅，以鼓勵輸入，例如我國關稅法第四十七條之一規定「為應付國內或國際經濟之特殊情況，並調節物資供應及產業合理經營，對進口貨物應徵之關稅，得在海關進口稅則規定之稅率百分之五十以內予以增減；……」即是立法授權政府得視國內外經濟情況及調節物資供應，得隨時增減稅率以資因應。

第二節 關稅的種類

關稅從廣義上解釋，可分為國境關稅及內地關稅兩種。所謂內地關稅，係對貨物在國內流通，經過內地關卡時所課徵之租稅；所謂國境關稅，係對貨物通過國境時所課徵之租稅。現今一般所謂關稅，均指國境關稅而言，至於內地關稅，如我國之常關稅，子口稅等均早已廢止。

一、依關稅課徵地域之不同而分，有

(一)海境關稅：即凡貨物由船舶運送，通過國境海港關卡時，所課徵之租稅。

(二)空境關稅：即凡貨物由空中以航空器運送，通過空運關卡時，所課徵之租稅。

(三)陸境關稅：即凡貨物由鐵路、公路或牲畜等陸路運輸工具運送，通過陸路邊境關卡時，所課徵之租稅。

二、依貨物流通方向之不同（即課稅客體之不同）而分，有

(一)進口稅（Import duty）：即對由國外輸入之外國貨物所課徵之關稅，又稱進口關稅，簡稱進口稅。至於本國產品外銷因故自國外復運或退運進口，因非外國貨物，一般都免徵進口稅。

(二)出口稅（Export duty）：即對本國產品，輸出國外所課徵之關稅，又稱出口關稅，簡稱出口稅。如對本國產品輸出時課徵出口關稅，必使本國出口貨物價格上升，直接削弱本國貨物在國際市場上之競爭力，因此，世界各國，除極少數的例外，為鼓勵本國產品輸出及發展國際貿易起見，皆先後廢止出口稅之徵收。

(三)通過稅（Transit duty）：即對外國貨物通過本國關稅地區輸往他國時，所課徵之關稅，又稱轉口稅，通過稅之課徵自理論上言，必須具備地理上之優越條件，即不僅本身瀕臨海岸，並有優良港口，且緊臨有內陸國家，他國從事貿易須假道該國才有可能，但事實上徵通過稅後雖可增加國庫收入，惟將

使通過貨物之價格提高，因而使輸入國之消費量降低或減少輸出國外之利益，致影響貨物之通過量，進而影響本國如運輸費、保險費等之收入或貿易兩當事國為避免此項通過稅之負擔，而轉道他國時，亦將影響本國運輸業之發展，況對某一國通過之貨物，課以通過稅時，則本國之輸出入貨物通過該國時，亦將遭其報復，因此世界各國已先後將通過稅廢止。

由上述可知，關稅依課徵客體之不同，雖有進口稅，出口稅及轉口稅之分，但現在各國多已不課徵出口稅及轉口稅，因此目前一般所謂關稅，實即指進口稅一項而言，例如我國關稅法第二條即明文規定：「本法所稱關稅，指對國外進口貨物所課徵之進口稅。」

三、依關稅課徵之目的而分，有

(一)財政關稅 (Revenue Tariff)：課徵關稅純以財政收入為目的，故又稱收入關稅。欲達到此種以財政收入為目的之財政關稅，須具備下述條件：(1)課稅之物品，須有極大的消費量。(2)課稅之物品，其需求彈性較小或等於0。(3)課稅之物品，為國內不生產或生產不足須仰賴國外進口或無替代品者，因此稅率高低之訂定，通常應視個別貨物之國內外供需彈性而定，如果提高關稅稅率後，國內消費者對該進口貨物之需求急劇減少，或國內生產該項貨物或類似貨物之供給增加，則提高關稅稅率並不能增加稅收，反之，如果降低關稅稅率後，國內消費者對該進口貨物之需求增加很多，或國內生產該項貨物或類似貨物之供給減少，則雖關稅稅率降低關稅收入非但沒有減少反而會增加。調節關稅收入之方法除

可以關稅稅率之升降作手段外，亦有以完稅價格之計算標準作為調整的手段，例如以離岸價格（F.O.B.）作為完稅價格者與以起岸價格（C.I.F.）作為完稅價格者，雖其關稅稅率相同，顯然後者之稅收要比前者大。而且以關稅稅率之升降來調節關稅收入之效果要比以變更完稅價格計算標準之效果要低，蓋因前者僅以某些個別貨物為對象調整，而後者則以所有貨物為對象（註四）。純以財政收入為目的的財政關稅，一般乃由宗主國對殖民地生產進口之貨物所課徵之關稅，時至今日，已無此種純財政關稅，因為對貨物課徵了關稅，無形中已含有保護國內生產該種貨物產業之功能。

（二）保護關稅（Protective Tariff）：課徵關稅之目的在以關稅造成貿易壁壘，增加進口貨物成本，以保護本國之產業，故又稱產業關稅或保育關稅（註五）。保護關稅起源於重商主義時代，當時保護關稅之目的偏重於金銀之獲取；至於近代保護關稅，發生於十八世紀末葉，因當時英國經濟業已發達，極力主張自由貿易，而後起之美、德、法等國，無法與英國自由競爭，乃要求本國產業，實行保護關稅；當時主張保護關稅之代表性人物有美國財政部長漢米爾頓（Alexander Hamilton, 1757 ~ 1804）及德國經濟學家李斯特（Friedrich List, 1789 ~ 1846），他們二人均以對抗先進英國之經濟侵入為目標，否定英國古典學派之自由貿易理論，要求其國家實行保護關稅政策。現在經濟發展中國家均採保護關稅，以保護本國有發展性或對國家經濟具有重要性之產業，使本國生產同類貨物之產業得免於外貨之競爭，或雖在外貨競爭下，仍得有發展之餘地。

保護關稅的目的，視其所保護之對象，可分為三種：