

摘要

本文自「中國—汽車零件案」出發，探究中國於該案中所主張之「實質課稅」原則是否因該案之裁決報告以致影響未來在關稅法上之適用；同時，因為國內高雄高等行政法院「成運汽車案」之原告援引「中國—汽車零件案」而未被法院採納，故也進一步探討我國海關在判斷零件是否具有成品「主要特性」的標準上，有無任何部分為「中國—汽車零件案」小組報告之備位判斷所不許。

最後發現「中國—汽車零件案」之小組並不否定「實質課稅」原則之價值，但並不意謂海關得任意否定貨物出示時之狀態，縱使欲將同批進口之貨品，因為具有特定成品的「主要特性」而擬視之為是組裝的成品，亦必須確保不致違反HS解釋準則之原則，故所謂的價格百分比可能就不是客觀且合邏輯之標準。在這種情況下，我國關稅法施行細則第27條第2項第3款就可能有檢討之必要。此外，誠如「中國—汽車零件案」小組所強調的：GATT/WTO之目標與目的之一是維持關稅減讓成果之確定及可預測，因此如果會員就其稅則所為之解釋影響關稅減讓之確定性及可預測性，既已損及對手國之信賴，自然就無法以「實質課稅」為由而正當化，從這個角度來看，似乎也等於是維持「實質課稅」原則與「租稅法律主義」的一種平衡。

關鍵詞： 中國汽車零件案，世貿組織，世界關務組織，國際商品統一分類制度，成車主要特性（整車特徵）