

調 查 報 告

壹、案由：據報載，高雄港申請加入倫敦金屬交易中心（LME）遞交港出現變數，惟英國金融管理局於 101 年 11 月 29 日批准香港交易所取得 LME 控制權，並自同年 12 月 6 日無條件生效，我國相關主管機關似因行政怠惰而錯失良機，認有深入瞭解之必要乙案。

貳、調查意見：

本案係據報載，高雄港申請加入倫敦金屬交易中心（LME）遞交港出現變數，惟英國金融管理局於民國（下同）101 年 11 月 29 日批准香港交易所取得 LME 控制權，並自同年 12 月 6 日無條件生效，我國相關主管機關似因行政怠惰而錯失良機，認有深入瞭解之必要乙案。案經交通部及財政部函復在案，本院並於 102 年 7 月 15 日約詢上開機關相關主管人員，以瞭解案情。案經調查完竣，茲列述調查意見如次：

一、交通部推動高雄港申請加入倫敦金屬交易中心遞交港計畫，申請前未考量法令之差異性，嗣遭退回後於執行法規修訂及協調稅務作業釐清亦有欠積極，相較於國際間推動期程，仍有提升改善之處，允應檢討改進。

（一）查前交通部高雄港務局（下稱高港局）於 99 年 11 月 23 日辦理申請 LME 案公開招標，評選出英國廠商 BDO LLP 公司（下稱 BDO）為最優申請人，並於同年 12 月 22 日以新臺幣（下同）1,490 萬元整議價完成。詢據交通部，因國內缺乏對 LME 期貨交易制度及作業程序之資訊，又其他國家國際港口成功加入遞交港多委請國際專業顧問公司協助，經公開招標評選出 BDO 協助高雄港加入

LME 遞交港之申請作業，雙方於 100 年 1 月 7 日簽訂了「推動高雄港加入 LME 遞交港專業服務工作案」契約書。嗣高港局就 BDO 於 100 年 9 月 30 日所提送之「倫敦金屬交易所 (LME) 為批准遞交港訂定之政策及方針，其與臺灣稅務及關稅法規相符之處」報告，於同年 11 月 2 日邀集財政部賦稅署、關稅總局與交通部等相關單位召開「BDO 專案評估報告審查」會議研商，並於同年 12 月 16 日完成報告之修正後（名稱修正為「臺灣稅項及關稅法規相對於倫敦金屬交易所核准貨物交貨地點的政策和法規之符合程度」），並於同年 12 月 22 日正式向 LME 提出遞交港申請，經 LME 於英國當地時間 101 年 1 月 11 日召開委員會審查，並於同年 1 月 16 日回復高港局：無法同意高雄港申請加入 LME 遞交港。按該審查意見摘要略以：根據臺灣稅務制度，任何在中華民國境內無固定營業場所之外國事業，可能需繳納臺灣營利事業所得稅並必須申報。根據我們對 LME 實體金屬市場適當營運規定的清楚了解，這將使高雄 FTZ（下稱自由貿易區）對於金屬倉儲交易和融資的企業不具吸引力。所以，我們相信 LME 目前可能不準備核准高雄 FTZ 成為交貨地點，除非修改適用法律。由上開 LME 審查結果可知，臺灣的稅務法令並不符 LME 交易需求，然由交通部原先以「政策和法規之符合程度」，嗣轉折為「稅務及關稅法規需變更之處」，顯見當初申請策略錯誤，而生核准申請延宕之失，已錯失先機。

(二)次查 BDO 於 101 年 2 月 23 日所提之「以符合 LME 批准遞交港為前提，臺灣稅務及關稅法規需變更之處」報告，高雄港未獲准成為 LME 遞交港

之主要原因係我國稅務法規不符合 LME 交易規範及關務作業疑慮待予釐清，並建議處理作法如下：1.營業所得稅法規必須修改，需免除徵稅範圍、免除報稅要求與其申報程序。2.針對「廠商退場機制」、「課稅對象」與「免貨主查核」等 3 項關務作業疑慮，請我國財政部正式提供書面說明。因此交通部依 BDO 建議草擬修正「自由貿易港區設置管理條例」第 29 條（下稱設管條例）第 2 項租稅優惠條文，於 101 年 3 月 6 日將該條文併同稅式支出評估函送財政部表示意見，嗣經交通部多次邀集財政部（關稅總局、賦稅署）召開「研商設管條例第 29 條修正條文」及「研商設管條例第 29 條稅評報告意見修正」會議研商，復為確保條文內容符合 LME 交易規範，另致電子郵件予 LME，請其就設管條例第 29 條修正條文表示意見，嗣獲 LME 於 101 年 4 月 12 日回應略以：「設管條例第 29 條修正條文方向上大致符合其交易規範。」交通部爰於 101 年 9 月 20 日將修正條文函送行政院審查，行政院於同年 10 月 25 日院會審查通過後送立法院，復經立法院於同年 12 月 14 日三讀通過「自由貿易港區設置管理條例部分條文修正案」，並於 101 年 12 月 28 日經總統公布施行。嗣為配合設管條例第 29 條之修訂及實務運作所需，及考量修正「外國營利事業於自由貿易港區從事貨物儲存與簡易加工免徵營利事業所得稅辦法」（下稱本子法）亦為遞交港申請案之審查文件之一，交通部於 101 年 12 月 13 日邀集財政部召開協調會議研商，惟經臺灣港務公司將本子法送請 BDO 檢視，BDO 表示部分條文未符 LME 交易規範之疑慮並提出建議修正條文，爰交

通部再依 BDO 對於修正草案內容之意見，於 102 年 3 月 18 日召開研商本子法修正條文草案，由交通部會銜財政部於 102 年 3 月 27 日發布本子法修正條文。由上開母、子法修訂過程可知，母法修訂前已歷經多次研商，當母法修訂完成後，子法當可配合發布，然設管條例 101 年 9 月 20 日送行政院審查，經行政院同年 10 月 25 日院會審查通過後送立法院，復經立法院於同年 12 月 14 日三讀通過，並於同年 12 月 28 日經總統公布施行，本子法卻於 102 年 3 月 27 日方發布本子法修正條文，雖符合法制作業規定，於 6 個月內完成，但因相關法規修正已屬落後，子法如能同步處理，自較得宜，其作為顯欠積極。

- (三)另財政部於 101 年 3 月 7 日就「課稅對象」、「免貨主查核」及「廠商退場機制」等 3 項關務作業疑慮正式函文說明，惟其說明並未符合 LME 之要求，且 LME 後續尚提出補繳稅費可否透過「保險」機制處理及其執行管理人身分、進儲商品者之身分等多項疑義。BDO 另於 102 年 1 月 12 日就「廠商退場機制」之說明提出海關不宜有行政介入之意見，建議再予修正，爰交通部於 102 年 1 月 21 日邀集財政部召開會議研商，並依 BDO 建議進一步修正該說明，修正後之說明已接近 LME 作業要求，惟其仍提出 6 項關務作業程序要求財政部確認。然嗣經交通部與財政部關務署多次協商，財政部才同意改由交通部函釋釐清，並依 LME 交易規範需求鬆綁既有關務限制。經上開交通部協調財政部辦理相關稅務法制及函釋關務作業疑慮，再次委由 BDO 向 LME 提出遞交港申請，終於獲 LME 審查通過並於 102 年 6 月 17 日正

式對外公告認可高雄港為其遞交港。由上開關務作業疑慮函釋釐清過程，顯見交通部未能確認函釋關務作業疑慮重點，其作業有欠積極。

(四)詢據交通部，馬來西亞 port Klang 曾在 5 年內自行申請成為 LME 遞交港 2 次均未成功，至委託 ICS 代為申請後，於 6 個月內獲 LME 核准認證；另南韓 Busan 和 Gwangyang 港則無委託 ICS 協助申請，時間超過 3 年方取得 LME 認證許可，反觀高雄港自於 100 年 1 月 7 日簽訂「推動高雄港加入 LME 遞交港專業服務工作案」契約書，選出 BDO 協助高雄港加入 LME 遞交港之申請作業，至 102 年 6 月 17 日方獲 LME 審查通過認可高雄港為其遞交港，期程長達 2 年 6 個月餘之申辦時間，相較於馬來西亞委託辦理的 6 個月及韓國自行申辦的 3 年之申辦期程，仍有提升改善之處。

(五)綜上，交通部推動高雄港申請加入倫敦金屬交易中心遞交港計畫，由第 1 次審查結果可知，申辦前未考量臺灣的稅法不符交易需求，仍以稅務及關稅法規相符之處為申辦重點，已錯失先機；嗣母法、子法修訂及公布亦有延宕之嫌，且未能確認函釋關務作業疑慮重點，其作業有欠積極；相較於馬來西亞委託辦理的 6 個月及韓國自行申辦的 3 年之核准期程，仍有提升改善之處，皆應檢討改進。

二、財政部協助推動高雄港申請加入倫敦金屬交易中心遞交港計畫，除配合法令修訂及作業協調外，對於後續加入之適用法規及作業疑義，仍應主動積極檢討，以提升高雄港營運績效，共創雙贏。

(一)查高港局依 LME 審查意見於 101 年 1 月 20 日函請財政部賦稅署確認相關課稅問題，另交通部於

101 年 2 月 2 日擬定「自由貿易港區設置管理條例」第 29 條修正條文函請財政部提供意見。財政部對 LME 訴求免徵營利事業所得稅範圍尚有疑義，爰請交通部先行確認 LME 訴求之免徵營利事業所得稅範圍，經高港局於 101 年 2 月 24 日函復確認 LME 訴求之免稅範圍。設管條例第 29 條修正草案，於財政部完成稅式支出複評後，由交通部送行政院審查，並經行政院核轉立法院審議，於 101 年 12 月 28 日公布施行。交通部另於 101 年 12 月 13 日邀集財政部賦稅署及相關單位召開「外國營利事業於自由貿易港區從事貨物儲存與簡易加工免徵營利事業所得稅辦法」修正條文草案協調會議，並於 101 年 12 月 17 日辦理預告，由交通部會銜財政部於 102 年 3 月 27 日發布本法修正條文。由上開我國稅法之母、子法修正過程可知，財政部於推動高雄港加入 LME 計畫具有複評及會銜的地位。

- (二)次查財政部就 3 項關務作業疑慮具文說明，臺灣港務公司於 101 年 12 月 21 日將精簡版之說明以電子郵件傳送 BDO，BDO 於 102 年 1 月 12 日就「廠商退場機制」之說明提出海關不宜有行政介入之意見，建議再予修正，爰交通部於 102 年 1 月 21 日邀集財政部召開會議研商，並參依 BDO 建議進一步修正該說明，經送請 BDO 檢視，其於 102 年 1 月 30 日回復，修正後之說明已接近 LME 作業要求，惟其仍提出 6 項關務作業程序要求財政部確認，案經臺灣港務公司及交通部於 102 年 2 月 1 日及 2 月 6 日兩度拜會財政部，確認該等程序無誤，並回復 BDO 在案。交通部於 102 年 3 月 22 日函財政部謂臺灣港務公司以電子郵件檢送精

簡內容後，BDO 回復其意見為財政部需同意「9 點 LME 自由港區倉儲作業原則」及「確認 7 項關務作業程序要求」，請財政部再作檢視確認無誤後，以具財政部抬頭之正式確認函提供該等關務作業之精簡說明。財政部於 102 年 2 月 6 日填妥上開 16 點作業原則及程序要求後，於 102 年 4 月 3 日以部函回復交通部。惟財政部之說明仍未完全符合 LME 之要求，且 LME 後續尚提出補繳稅費可否透過「保險」機制處理及其執行管理人身分、進儲商品者之身分等多項疑義。嗣經交通部與財政部關務署多次協商，財政部才同意改由交通部函釋釐清，並依 LME 交易規範需求鬆綁既有關務限制。由上開關務作業疑慮之釐清過程可知，關務作業之主管機關為財政部，對加入 LME 之實際認定與執行關務作業亦有關鍵之影響。

- (三) 綜上，財政部協助推動高雄港申請加入倫敦金屬交易中心遞交港計畫，除配合法令修訂及作業協調外，對於後續加入之適用法規及作業疑義，仍應主動積極檢討及配合，尤其是針對後續疑點釐清係改由交通部函釋釐清部分，更應配合政策推動，以提升高雄港營運績效，增加附加收益及稅收，共創雙贏。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一，函請交通部確實檢討改進見復。
- 二、調查意見二，函請財政部確實檢討改進見復。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購、財政及經濟委員會聯席會處理。

調查委員：余騰芳

程仁宏

楊美鈴