臺灣基隆地方法院行政訴訟判決

111年度簡字第15號
111年9月21日辯論終結

原　　告　聯興國際物流股份有限公司
000000000000000000
000000000000000000
法定代理人　洪英正
000000000000000000
000000000000000000
訴訟代理人　梁穗昌律師
被　　告　財政部關務署基隆關
000000000000000000
代　表　人　呂敬銘
訴訟代理人　姚凱棠
　　張啟明

上列當事人間違反海關管理貨櫃集散站辦法事件，原告不服財政部民國111年3月16日台財法字第11113905830號（案號：第00000000號）訴願決定，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、程序部分：

㈠本件被告代表人於訴訟繫屬中由楊崇悟變更為呂敬銘，有財政部民國111年5月30日台財人字第11108619500號令存卷可按，並已於111年7月20日具狀聲明承受訴訟，核無不合，應予准許。

㈡本件係原告不服行政機關所為新臺幣（下同）400,000元以下罰鍰處分而涉訟，依行政訴訟法第229條第1項及第2項第2款規定，應由地方法院行政訴訟庭為第一審管轄法院，並適用簡易程序，合先敘明。

二、事實概要：

原告係被告核准之貨櫃集散站業者（基關櫃站字第031號），並經核准儲位不分區、轉口貨櫃不分區存放，被告於110年9月28日辦理「單一貨櫃動態查詢」作業，以貨櫃號碼：FFAU0000000等28只及TWCU0000000等2只（貨櫃號碼詳如附表，下合稱系爭貨櫃），共30只貨櫃查詢，動態均已傳輸「FI卸運入站（封條確認）」；惟經被告實地查核結果，系爭貨櫃並未卸存進入原告之核准儲位區域內，而仍存放於供船邊作業之船艙蓋板區，被告審認原告辦理系爭貨櫃之電子資料傳輸即時動態與實際動態不符，違反關稅法第26條第2項規定授權訂定之海關管理貨櫃集散站辦法第12條第2項第4款規定，乃依同辦法第26條及關稅法第86條規定論處，就各次違章行為（每只貨櫃）裁處罰鍰新臺幣（下同）12,000元，以110年10月15日110年第00000000號及第00000000號處分書（下合稱原處分），分別處以罰鍰336,000元及24,000元（合計共360,000元）。原告不服，遂向財政部提起訴願，嗣經該部以111年3月16日台財法字第11113905830號訴願決定駁回，原告於111年3月18日收受訴願決定後仍有不服，乃於111年5月12日具狀向本院提起行政訴訟。

三、原告起訴主張：

㈠本件被告所指違規行為，其實際事發過程係伊所屬員工於系爭貨櫃皆已從船上卸下進入「貨櫃集散站」，並完成確認封條等貨櫃進站階段作業完畢後，傳輸貨櫃動態「卸運入站訊息F1」至貨櫃動態查詢系統，惟被告竟以當時系爭貨櫃尚存放在聯興貨櫃集散站之東岸碼頭貨櫃暫時留滯區，並非存置在聯興貨櫃集散站內之儲區內，不符已卸運入站為由，以違反海關管理貨櫃集散站辦法第12條第2項第4款、第26條，關稅法第86條，行政罰法第7條第1項、第2項等規定，以原處分對原告為裁處，原告嗣提起訴願仍遭駁回，因認原處分及訴願決定均有違誤，乃遞行起訴本件。

㈡按海關管理貨櫃集散站辦法第12條第2項第4款規定出站、進

站、存站等各階段作業完畢後，業者應即以電子資料傳輸至海關核可平台辦理登錄作業，而原告所屬人員就系爭貨櫃之登錄並無錯誤或違反任何規定可言，被告應就「進站」之意義有所誤解。蓋上開辦法就此所謂之「進站」，應係指貨櫃集散站，「F1卸運入站」之「站」亦指「貨櫃集散站」，皆非指貨櫃集散站內之「特定儲區」。被告顯然就此部分有混為一談之情形，其據此所為之處分自有未洽。

㈢申報FI係申報「貨櫃卸運入站」，不是指貨櫃卸運存置貨櫃集散站內之特定儲區，係指貨櫃進入「貨櫃集散站」即得申報。至於貨櫃進入貨櫃站後之申報係規定在海關管理貨櫃集散站辦法第7條，系爭貨櫃在貨櫃集散站內之詳細正確儲存位置即係放置在貨櫃集散站內被告所稱貨櫃暫時存置區內，原告就此皆據實以電腦管控並以電腦貨櫃動態傳輸系統提供被告隨時稽查，並無任何不實，惟此與「FI卸運入站」申報係屬二事，被告卻混為一談。何況被告亦係依原告之電腦貨櫃動態傳輸系統而知悉貨櫃放置所在，益見原告並無陳報不實或違規。

㈣一般貨櫃集散站並非如原告設在船舶停靠港之碼頭港區，而係設在離港口有相當距離之他處空曠處，故貨櫃從船上卸下時係先置放碼頭存放，此時應申報AI，等到另以貨櫃車運送進入在他處之「貨櫃集散站」後，另須陳報FI（卸運入站）。然因原告之貨櫃集散站即係設在港區，貨櫃從船上卸下來所放置之區域即已屬原告貨櫃集散站之站內儲區，故原告就系爭貨櫃申報「FI卸運入站」並無違反被告所引據之海關管理貨櫃集散站辦法第12條第2項第4款之規定。何況系爭貨櫃在原告所屬人員申報「FI卸運入站」時，業已完成驗明貨櫃標誌、號碼及封條號碼無訛，且確實已運入原告貨櫃集散站內，而符合「FI卸運入站」之要件，更無違反同辦法第12條第2項第1款、第3款、第4款之任何規定。

㈤被告雖前於訴願時辯稱：系爭貨櫃實際存放船艙蓋板區，尚待原告依規定點收進站，詎原告尚未完成進站作業即傳輸進

站FI卸運入站、封條確認，貨櫃實際動態與電子資料不符等語，然其答辯與事實不符，原告所屬人員在申報FI時，不但已完成確認封條等進站作業，系爭貨櫃更已進入原告貨櫃集散站內無誤。

㈥遑論原告已經被告核准不分區存放，即所有入站後之貨櫃放置在集散站內何處，都隨時據實以電腦之「貨櫃動態系統」將其隨時所存位置動態連線提供被告查核，並無虛載貨櫃放置位置之情形，當初申報FI時，所有貨櫃之電腦動態系統上所呈現之位置亦係據實記載係在被告所稱之貨櫃暫存區，焉有陳報不實之可言。益見被告之處分及訴願機關認事用法均有違誤。

㈦再者，海關管理貨櫃集散站辦法中所稱FI卸運入站、AK重櫃出站、FG重櫃進站等所稱之「站」均指貨櫃集散站，至於貨櫃在貨櫃集散站內放置變動，與申報FI、AK、FG均無關涉；至各貨櫃在貨櫃集散站內各處移動位置之記載申報，與「進站」、「出站」之申報係屬二事，況原告亦已如實記載其實際位置，被告亦得隨時查核，更未見有何不實可言。原處分所稱「聯興東岸貨櫃暫存區」也是原告貨櫃集散站內之1個放置貨櫃之區位，同樣位在貨櫃集散站內，應係屬儲區無誤，系爭貨櫃卸放該處同樣應屬已入站，符合FI申報要件。至海關管理貨櫃集散站辦法第12條另有「存站」之規定，係就貨櫃存儲在貨櫃集散站內之申報之規定，被告就「出站」、「進站」、「存站」所採見解顯有違誤，自無可維持。何況同一辦法中，「出站」係指運出貨櫃集散站，可見其中「站」指貨櫃集散站，同辦法中其他關於「進站」之「站」自應當同以「貨櫃集散站」為解釋，由此益見被告解釋該辦法時已有自相矛盾之情形。

㈧被告就「貨櫃暫時留滯區」、「貨櫃集散站儲位區域」之說法乃臨訟杜撰，原告之貨櫃集散站內並未有如此之區劃，況被告所指該等區域同在原告貨櫃集散站範圍內，而屬原告經核准之貨櫃集散站範圍與內容；被告人員申報時亦未偽報系

爭貨櫃當時已儲放貨櫃集散站之儲位區域，更見原告並無虛報之情形。至貨櫃集散站內貨櫃之存放、移動及處理之申報則另屬海關管理貨櫃集散站辦法第7條規定之範圍，原告亦同依該條規定辦理，並無違誤之處。何況縱未置放在被告所指貨櫃集散站之儲區，亦無處罰之規定，被告之處分更見違誤。

㈨原處分及訴願決定既未審認上情，實有不當，爰訴請撤銷，並聲明：⑴原處分及訴願決定均撤銷；⑵訴訟費用由被告負擔。

㈩對被告答辯之陳述：

1.被告雖稱系爭貨櫃當時係放置在「船艙蓋板區」，但該區域本屬原告經核准經營之貨櫃集散站範圍，被告所指儲放之儲位區域顯係增加原規定所無之要件，自非可採。由此益見被告係將「貨櫃入站」與「貨櫃進站後是否依交通部核准配置圖中之儲位區堆放貨櫃」2者混為一談。

2.原告之申報完全符合「貨櫃動態傳輸作業規定」第4點第2款第1目之規定，被告就系爭貨櫃當時儲放地點或稱「船艙蓋板區」，或稱「東岸碼頭船邊作業區」，或稱「暫時留滯區」，均非該區域正式名稱，惟無論如何均係在貨櫃集散站核准圖內，而屬貨櫃集散站之站內。

3.被告無視申報FI係以是否「入站」為準，而非已放到儲區後始可申報，其適用法規已有誤會；遑論上開作業規定之所以規定「入站」與否作為申報FI與否之標準，係因貨櫃「入站」即已進入貨櫃集散站及海關之掌控及管理中，故即得申報FI卸運入站。

4.貨櫃在進入集散站後，若有移動、改變存放位置，所需申報係依貨櫃動態申報系統之申報，與本件原告所為之申報有別，被告之處罰明顯有誤。何況原告亦以符合貨櫃動態傳輸作業規定之方式申報，被告亦未曾受到誤導或隱瞞，對被告而言，其管理之正確性並未受到任何影響。

5.被告雖援引臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司來函，指

稱原告在碼頭面或橋式機後方堆櫃影響作業，但此僅係模糊本件爭執之焦點（並未敘及原告有無違規申報FI之情形），於本案中並無參採之價值。何況此與疫情爆發後之總體環境有關，因貨主拒不提貨與貨櫃車駕駛工作受到限制，致貨櫃集散站內存放貨櫃過多，不得不暫時放置在被告所稱之「貨櫃暫存區」，但原告既已誠實申報供被告查核，對被告而言自無產生誤解或查核不便之情形。

6.至被告固又以原告所發函文為據，申論原告自承系爭貨櫃並未進儲云云，然原告函文中一貫敘明系爭貨櫃動態上確已「卸運入站」，至「完成進儲」與否則與進入集散站內儲區有關，分係2事，並非稱尚未置放貨櫃集散站內貨櫃儲區就是貨櫃尚未進貨櫃集散站。

7.所謂「FI卸運入站」之申報，係依「貨櫃動態傳輸作業規定」所為，被告自應受前述規定之拘束，不得擅自解釋、處罰；而依該規定，FI之傳輸係業者就貨櫃「核對貨櫃標誌、號碼及封條等資料後」，始得「將連同貨櫃加封之封條號碼」向海關傳輸貨櫃「卸運入站、封條確認」之FI動態訊息。被告所指AI「暫時存置」之申報，則係貨櫃從船上卸下放置在暫存區時申報，與是否入站無關。原告當初在貨櫃自船上卸下放在暫時存放區時，申報AI並無錯誤，被告將AI、FI混為一談，曲解AI為貨櫃入站、FI為貨櫃入站且已放置儲區云云，已見誤導。所謂AI，在貨櫃下船即應申報，而FI係貨櫃入站已完成貨櫃核對標誌、號碼、封條後才可連同加封之封條申報FI；AI之申報與貨櫃入站與否無涉，被告答辯就此顯有混淆之嫌。

8.被告在原告集散場內設有獨立辦公室，且與貨櫃動態連線，自可即時查知貨櫃動態，其辯稱不能隨時查核云云，與事實不符，何況原告自始至終均誠實申報，被告隨時均能依貨櫃之即時動態稽核查察，更無妨害被告管理之情形可言。

9.貨櫃動態傳輸作業規定所稱之入站、重櫃出站、重櫃進站之「站」均為貨櫃集散站，而非特指站內儲區（位），被告以

原告當時應申報AI為辯，亦與法規不符。

10.原告已經核准不分區儲放，依海關管理貨櫃集散站辦法第7條第5項但書之規定，原告之作業自無不符規定之情形。

四、被告則聲明駁回原告之訴，並以下列情詞答辯：

㈠海關管理貨櫃集散站辦法第12條第2項第4款規定，係要求集散站業者於貨櫃卸船、進站、存站、出站等各階段作業完畢後，有以電子資料傳輸方式，即時登錄貨櫃動態之義務。考其立法目的，參據管理辦法修正沿革，乃因航運貨櫃化後，不法之徒常利用貨櫃走私，為防杜貨櫃走私及強化海關管理所定。從而，現行管理辦法及貨櫃集散站作業實務，係以「貨櫃」作為受管控之獨立客體，各貨櫃於卸運、進站、存站、出站等作業完畢後，按各別貨櫃（各別封條號碼）之「即時狀態」各別傳輸登錄至系統，以利海關線上管控各貨櫃即時動態，防杜走私。

㈡被告於110年9月28日辦理「單一貨櫃動態查詢」作業，發現系爭貨櫃之動態訊息均已傳輸「FI卸運入站（封條確認）」；惟經被告所屬人員實地查核結果，系爭貨櫃存放於供船邊作業之船艙蓋板區尚未進入原告儲位區域內，實際動態應為「AI暫時留滯」，原告所傳輸之動態與實際情形不符。

㈢原告主張其在系爭貨櫃從船上卸下時，進儲放置之地點，屬貨櫃集散站之範圍內，而已完成入站，故即可傳輸FI動態訊息、系爭貨櫃所儲放位置，係被告准許儲放區域，則卸存貨櫃暫時留置區，且標示電腦儲位及傳輸貨櫃動態，應屬適法一節，惟查：

1.海關管理貨櫃集散站辦法第4條第1項第2款規定：「集散站經營業經交通部核准設立，應檢具下列文件，送經當地海關會同當地航政機關實地勘察後，核准登記為集散站。其專營第6頁或兼營轉口貨物者，除內陸集散站經財政部關務署……依第9條規定辦理公告外，以設置於港區範圍內與貨櫃碼頭相連之港口集散站或碼頭專區為限。一、……二、集散站

地點、建築構造、交通部核准設立面積範圍及站內布置圖說。（下稱核准配置圖）」第7條第5款規定：「進出口、轉運、轉口貨櫃（物）在集散站之存放、移動及處理，依下列規定辦理：一、……五、進出口、轉運貨櫃以層疊方式堆放者，實貨櫃與空貨櫃應分區堆放。實貨櫃並應按進出口、轉運櫃別堆放；以車架方式置放者，空貨櫃、實貨櫃得不分別分區排放，惟應以不同顏色之卡片標示進口櫃、轉運櫃、出口櫃及空貨櫃以利識別，集散站應於每日向海關監管單位提供貨櫃堆放動態表以資稽查。但存站之進、出口、轉運實貨櫃、空貨櫃其儲位以電腦控管並提供海關線上查核，經海關核准不分區存放者，不在此限……。」上揭規定，規範貨櫃集散站業者應依交通部核准配置圖中之儲位區域堆放貨櫃，縱經海關核准不分區存放，核准事項僅係可不區分實貨櫃與空貨櫃堆放，及不區分實貨櫃按進出口、轉運櫃別堆放，而不可任意於集散站內空地隨處堆放貨櫃，合先說明。

2.原告經交通部核准之配置圖及儲位區域（聯興公司東岸港口貨櫃集散站場地配置及交通動線圖）分別為P區、Q區、R區、S區、E區、F區，進儲集散站係指貨櫃自船上卸下後，經加封站核對驗明貨櫃標誌、號碼及封條號碼無訛後憑以點收進站，並收儲於前揭儲位區域內，登錄電腦儲位，俾提供海關線上查核及控管，以確實控管貨櫃動向。然本案30只貨櫃自船上卸下於船艙蓋板區，原告傳輸前開貨櫃動態AI（暫時留滯）供海關查核，然原告於本案貨櫃仍滯留於船艙蓋板區待點收進站時，即以電子資料傳輸「FI卸運入站（封條確認）」，致系爭貨櫃之實際動態與電子資料傳輸即時動態不符，於法顯有未合。

㈣查臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司110年5月17日基港業管字第1101172515函附「會勘東8-11號碼頭堆櫃情形會勘紀錄」略以：「㈠經現場勘查發現貨櫃仍有堆置於碼頭岸肩情形……，有影響帶解纜作業人員安全之虞，為避免帶解纜作業發生工安意外，請聯興公司不得於碼頭岸肩堆儲貨櫃，

並請聯興公司依貨櫃集散站場地配置及交通動線堆儲貨櫃……。」110年8月2日基港業管字第1101172723號函略以：「主旨：有關貴公司持續於碼頭面及橋式機後方堆櫃情形，已影響碼頭作業並有破壞碼頭結構安全之虞，本分公司重申請即改善，……說明：一、邇來貴公司東岸櫃場屢發生事故，……帶解纜業者亦來文反映碼頭堆櫃，已影響帶解纜作業並有工安疑慮。二、基於碼頭裝卸作業安全考量，惠請貴公司應恪遵港口貨櫃集散站場地配置及交通動線圖經營，應於儲區內堆儲貨櫃，避免於船艙蓋板區及交通動線有堆置貨櫃情形，以維港區人員作業安全……。」益證非如原告所稱該等貨櫃卸運存放於船艙蓋板區，即屬貨櫃已卸運入站。

㈤原告以109年9月29日未列字號報告書就FFAU0000000等28只貨櫃略以：「……在9月28日早上清查還有28只逾期櫃滯留於岸肩，但動態已卸運入站，已責成相關單位務必在今日完成進儲……。」110年9月29日報告書就TWCU0000000等2只貨櫃略以：「……在9月28日早上清查還有2只逾期櫃滯留於岸肩，但動態已卸運入站，已責成相關單位務必在今日完成進儲……。」實已自陳系爭貨櫃並未進儲，惟電子傳輸動態已卸運入站，至臻明確。原告對法令規定，顯有誤解。被告認事用法洵無違誤，敬請判決如被告之聲明。

五、本院之判斷：

㈠關稅法第26條規定：「（第1項）未完成海關放行手續之進出口貨物，得經海關核准，暫時儲存於貨棧或貨櫃集散站。（第2項）前項貨棧或貨櫃集散站業者，應向所在地海關申請登記及繳納保證金；其應具備之資格、條件、保證金數額與種類、申請程序、登記與變更、證照之申請、換發、廢止、貨櫃與貨物之存放、移動、通關、管理及其他應遵行事項之辦法，由財政部定之。」第86條規定：「貨棧或貨櫃集散站業者違反第26條第2項所定辦法中有關變更登記、證照之申請、換發、貨櫃及貨物之存放、移動、通關或管理之規定者，海關得予以警告並限期改正或處……6,000元以上30,

000元以下罰鍰；並得按次處罰；處罰3次仍未完成改正或違規情節重大者，得停止6個月以下進儲貨櫃及貨物或廢止其登記。」又按海關管理貨櫃集散站辦法第1條規定：「本辦法依關稅法第26條第2項規定訂定之。」第12條第2項規定：「運輸業者、承攬業者及集散站業者辦理貨櫃卸船、裝船、出站、進站及存站手續，應依下列規定辦理：一、集散站業者應擷取運輸業者及承攬業者以電子資料傳輸分送之進口艙單訊息及卸貨准單、特別准單（含貨櫃清單）訊息辦理存站手續。……三、貨櫃直接進儲原碼頭或同區段碼頭港口集散站或碼頭專區者，運輸業者免列印貨櫃（物）運送單，應俟貨櫃加封後，送交集散站業者驗明貨櫃標誌、號碼及封條號碼無訛後憑以點收進站……。四、運輸業者、承攬業者及集散站業者於貨櫃卸船、裝船、出站、進站、存站等各階段作業完畢後及貨櫃拖車進站領櫃時，應即以電子資料傳輸至海關核可平臺辦理登錄作業。」第26條規定：「集散站業者違反第4條第7項、第9條第1項第2款至第4款、第10條第2項、第10條之1第1項、第12條第2項、第3項、第14條第2項規定，海關得依關稅法第86條規定，予以警告並限期改正或處……6,000元以上30,000元以下罰鍰；並得按次處罰；處罰3次仍未完成改正或違規情節重大者，得停止6個月以下進儲貨櫃及貨物或廢止其登記。」前述海關管理貨櫃集散站辦法第12條第2項第4款之規定，係要求集散站業者於貨櫃卸船、進站、存站、出站等各階段作業完畢後，有以電子資料傳輸方式，即時登錄貨櫃動態之義務。考其立法目的，參據管理辦法修正沿革，乃因航運貨櫃化後，不法之徒常利用貨櫃走私，為防杜貨櫃走私及強化海關管理所定。從而，現行管理辦法及貨櫃集散站作業實務，係以「貨櫃」作為受管控之獨立客體，各貨櫃於卸運、進站、存站、出站等作業均須逐櫃檢查，並於作業完畢後，按各別貨櫃（各別封條號碼）之「即時狀態」各別傳輸登錄至系統，以利海關線上管控各貨櫃即時動態，防杜走私。準此，海關管理貨櫃集散站辦法第12條第2

項第4款所定即時登錄貨櫃動態義務，係以登錄「各別貨櫃之即時動態」作為是否違反登錄行為義務之標準。

㈡如前揭事實概要所示之客觀事實，有原處分、如附表所示貨櫃之單一貨櫃動態查詢各1紙、被告貨櫃集散站登記證（109年4月30日基關櫃站字第031號）、財政部基隆關稅局100年8月15日基普倉字第1001023761號函、被告103年4月23日基普倉字第1031010529號函、原告所提訴願書、原訴願決定書暨送達證書（見財政部訴願卷封底黏貼之送達證書）及原告行政訴訟起訴狀上鈐蓋之本院收文日期章戳等件在卷可按，是此部分均堪認定為真。另被告所屬人員於110年9月28日至現場稽核，發現系爭貨櫃均已申報「FI卸運入站」，實際上仍在碼頭暫時留滯區等情，亦有前述單一貨櫃動態查詢各1紙、稽核不符事項通知單2份、原告110年9月29日報告書2份存卷可參，兩造對此節亦不曾爭執，是此部分事實同無可疑，乃可認定，一併敘明。

㈢核原告所爭執者，首為：碼頭旁之暫時留滯區是否屬於貨櫃集散站之範圍。若屬貨櫃集散站範圍，則原告申報FI即無違誤，倘該處並非貨櫃集散站範圍，其申報「卸運入站（封條確認）」即有違章。經查：

1.海關管理貨櫃集散站辦法第4條第1項第2款規定：「集散站經營業經交通部核准設立，應檢具下列文件，送經當地海關會同當地航政機關實地勘察後，核准登記為集散站。其專營或兼營轉口貨物者，除內陸集散站經財政部關務署……依第9條規定辦理公告外，以設置於港區範圍內『與貨櫃碼頭相連』之港口集散站或碼頭專區為限。一、……二、集散站地點、建築構造、交通部核准設立面積範圍及站內布置圖說。」由上開說明，可知原告所經營者，係設置於港區範圍內與「貨櫃碼頭」相連之「港口集散站」；從而，「貨櫃碼頭」與「港口集散站」乃不同之概念，「港口集散站」不能包括「貨櫃碼頭」。換言之，前述之圖說除表明原告經營之貨櫃集散站範圍外，因其係與貨櫃碼頭相連，故有關貨櫃碼頭部

分，自非其所得使用作為貨櫃集散站之範圍。

2.參諸被告提出之臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司110年5月17日基港業管字第1101172515號函暨附件「東8-11號碼頭堆櫃情形會勘紀錄」，記載：經現場勘查之結果，發現貨櫃堆置「碼頭岸肩」之情形，並要求原告應依貨櫃集散站場地配置及交通動線堆儲貨櫃等語。同分公司110年8月2日基港業管字第1101172723號函亦於主旨重申：「有關貴公司（按：指原告）持續於碼頭面及橋式機後方堆櫃情形，已影響碼頭作業……」等語，說明中亦有：「查碼頭面載重由板傳遞到樑，再由樑傳遞到樁，再由樁傳遞到土壤，碼頭岸肩載重將影響碼頭結構安全及穩定性，建請貴公司自海側起35公尺內不宜有堆置貨櫃情形」等語。由此可見，原告確有堆置貨櫃在「貨櫃碼頭」範圍內，自非屬其所主張之「貨櫃集散站」之範圍。

3.參諸原告110年9月29日報告書2份中，亦敘明：「甚至碼頭區暫時儲放區也堆滿各CY、MY貨櫃，原要在9月27日（按：另一份記載之日期則為『原要在9月26日』）晚上要將碼頭即將逾期的進口CY櫃移入儲區，因船席滿檔船作作業，致無法於期限內完成移入」等語，可見原告亦明知如附表所示各貨櫃在線上登錄「FI卸運入站」狀態當時，實際上仍儲放在碼頭區域，自非屬已入貨櫃集散站之狀態。是原告對其自身之違章行為自非毫無所悉。

4.從而被告抗辯：原告經交通部核准之配置圖及儲位區域（聯興公司東岸港口貨櫃集散站場地配置及交通動線圖）分別為P區、Q區、R區、S區、E區、F區，進儲集散站係指貨櫃自船上卸下後，經加封站核對驗明貨櫃標誌、號碼及封條號碼無訛後憑以點收進站，並收儲於前揭儲位區域內，方得以電子資料傳輸「FI卸運入站（封條確認）」等語，即非無據。

5.詳言之，因原告經營之貨櫃集散站係與貨櫃碼頭相連之集散站，本即佔有地利之便；相較於其他必須出碼頭管制站前往其他貨櫃集散站之業者而言，因碼頭區域同時須供其他作業

使用，自不能任憑與貨櫃碼頭相連之集散站業者聽憑己意而擅自占用，故就與貨櫃碼頭相連之集散業者而言，即應依圖說所示儲位區域儲放。亦即：因港口集散站與碼頭間無另設碼頭管制站之必要，故就港口集散站之實際範圍，即應以核准之儲位區域為準，並非連同碼頭區域都可以認為屬於港口集散站之營運範圍。

6.至原告雖主張海關管理集散站辦法第12條第2項第4款所指之「站」均為貨櫃集散站，惟該辦法第12條第2項所指已指明該項規範「卸船、裝船、出站、進站及存站手續」，而項下所敘及之「站」，除「集散站」（港口集散站、內陸集散站）之外，尚包含「碼頭管制站」，顯與原告之主張不同；又參諸貨棧及貨櫃集散站業者實施自主管理手冊「貳、進口作業項目：項目一、進口貨櫃進站儲存作業要點」，其中亦敘明：「貨櫃進儲其他碼頭或內陸貨櫃集散站須出碼頭管制站者，運輸業者應辦理出站作業……及將貨櫃動態訊息（AK出站）傳輸至通關網路作出站登錄」等語，尤可見所謂之「站」，非僅原告所主張之「貨櫃集散站」，尚包含「碼頭管制站」，是原告徒以出站、入站之「站」均指「貨櫃集散站」而為主張，亦難執為對其有利之認定。

㈣承前所述，系爭貨櫃在原告所屬人員登錄為「FI卸運入站」狀態時，實際上所在位置尚在貨櫃碼頭區域，自非屬原告經營之貨櫃集散站範圍內，從而此一申報即與事實不符，自有違章。

㈤至原告雖於訴願時，以全球疫情影響，致港口運作屢有遲滯情形，而請求酌情考量。然原告亦已提出交通部航港局110年11月29日航務字第1101611335號函暨附件110年基隆港貨櫃集散站壅塞改善現地勘查紀錄，其結論之一略以：海關對貨物堆置場所及卸存地之限制，是否有鬆綁或於疫情期間彈性調整空間等語，仍屬建議性質，在財政部及相關權責機關尚未調整之前，原告自仍應依既有之規定辦理，乃屬當然。況依前開臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司110年8月2

日函中之說明，自海側起35公尺內之碼頭岸肩，仍不宜堆置貨櫃，以免危害碼頭結構安全及穩定性，衡諸原告提出之現場衛星照片圖，其所指之「貨櫃暫存區」相距海側難認已有35公尺，仍屬不宜堆置貨櫃之處所，一併指明。

㈥再按運輸業對於列入所屬運輸工具進口貨物艙單之貨櫃（物），應依海關核發之卸貨准單及特別准單、轉運准單等記載事項，以海關核准之方式載運，並應自船上卸下碼頭之翌日起7日內或自機上卸下機坪後24小時內，負責將貨物安全送交海關指定地點，運輸工具進出口通關管理辦法第30條第1項前段定有明文。同辦法第80條之1復規定：「運輸業違反第13條、第14條、第25條、第30條規定者，海關得依關稅法第83條規定，予以警告並限期改正或處新臺幣6,000元以上30,000元以下罰鍰；並得按次處罰；處罰3次仍未完成改正者，得停止報關。」徵諸原告就系爭貨櫃申報FI卸運入站（封條確認）動態之時間，均係在核准卸船後，經原告申報AI暫時留滯之翌日起算第7日（參見系爭貨櫃個別之「單一貨櫃動態查詢」），且由被告派員查核時系爭貨櫃仍在碼頭區域，可見原告之所以為FI申報，應有規避遭前開規定裁罰之動機；是原告主張其以FI申報，並未影響被告之管理等語，即難謂可採。

㈦原告既為貨櫃集散站業者，對相關法令當知之甚稔，自應依規定據實申報貨櫃動態，以免於受罰；詎其竟仍有本件違章情事，且因原告先前已有違反同樣規定遭罰之紀錄，有關務違章案件報告書存卷可查，並經訴願審議核實無訛，其就法定罰鍰6,000元以上、30,000元以下，按各次違章行為（每只貨櫃）裁處罰鍰12,000元，合計共360,000元，經核係已考量原告之違章程度而為之適切裁罰，洵屬適法允當，併此敘明。

六、綜上所述，原告之違章行為屬實，被告依法作成原處分加以裁罰，並無違誤，訴願決定予以維持，亦無不合。原告訴請撤銷即無理由，應予駁回。

七、本件事證已明，兩造其餘陳述及提出未經援用之證據，核與判決結果不生影響，爰不另一一論述，附此敘明。

據上論結，本件原告之訴為無理由，依行政訴訟法第237條之8第1項、第98條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　10　　月　　5　　日

行政訴訟庭　法　官　李謀榮

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由（原判決所違背之法令及其具體內容，或依訴訟資料可認為原判決有違背法令之具體事實），其未載明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書（上訴狀及上訴理由書均須按他造人數附繕本，如未按期補提上訴理由書，則逕予駁回上訴），並應繳納上訴裁判費新臺幣3,000元。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　10　　月　　5　　日

書記官　顏培容

附表：

原處分文號	申報卸運入站時間	貨櫃號碼
110年第00000000號	110年9月27日晚間8時50分	FFAU0000000號
		FSCU0000000號
		HAHU0000000號
		HAHU0000000號
	110年9月27日晚間8時51分	HAHU0000000號
		HAHU0000000號
		SEGU0000000號
		SEKU0000000號
		TCNU0000000號
		TCNU0000000號
		TGBU0000000號
		TRHU0000000號
		TRHU0000000號

		TRHU0000000號
		TRHU0000000號
		TRHU0000000號
		TWCU0000000號
		TWCU0000000號
		TWCU0000000號
		TWCU0000000號
		TWCU0000000號
		TWCU0000000號
		TWCU0000000號
		TWCU0000000號
		TXGU0000000號
		TXGU0000000號
		UETU0000000號
		UETU0000000號
110年第00000000號	110年9月26日晚間8時58分	TWCU0000000號
		TWCU0000000號