臺北高等行政法院判決

高等行政訴訟庭第五庭
111年度訴字第446號
113年5月9日辯論終結

原　　告　聯興國際物流股份有限公司

代　表　人　洪英正（董事長）住同上
訴訟代理人　梁穗昌　律師
　　林奕辰　律師
　　陳俊瑋　律師
被　　告　財政部關務署基隆關

代　表　人　張世棟（關務長）住同上
訴訟代理人　余俊穎
　　姚凱棠

上列當事人間有關關務事務事件，原告不服財政部中華民國111年2月16日台財法字第11013946260號（案號：第11000765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、程序事項：㈠原告起訴後，被告代表人依序由楊崇悟變更為陳世鋒、張世棟，茲據新任代表人具狀聲明承受訴訟（見本院卷2第95頁），核無不合，爰予准許。㈡按「訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴。但經被告同意或行政法院認為適當者，不在此限。」「有下列情形之一者，訴之變更或追加，應予准許：……。 二、訴訟標的之請求雖有變更，但其請求之基礎不變。……。」行政訴訟法第111條第1項、第3項第2款分別定有明文。查原告起訴時聲明原

為：「 一、訴願決定及原處分均撤銷，被告應依原告之申請准許原告設立海運快遞貨物專區，或請准發回，由被告另為妥適處分。二、訴訟費用由被告負擔。」嗣於訴訟中變更訴之聲明為：「一、訴願決定及原處分均撤銷。二、被告應依原告109年11月30日之申請，作成准許原告設立海運快遞貨物專區之行政處分。」核其請求之基礎不變，被告亦表示無意見，依據前開規定，原告為訴之變更，本院認為尚屬適當，應予准許。

二、事實概要：

緣原告於民國109年11月30日依「申請設立海運快遞貨物專區作業要點」（下稱作業要點），向被告申請設立海運快遞貨物專區，被告以原告尚未符合申請資格，請原告提供資本淨額證明，備齊相關文件並標示最新（下次申辦時）之日期後再向被告申請。嗣被告以原告補齊申請設立海運快遞貨物專區應提交之文件，受理申請，於110年5月19日成立審查小組進行審查作業，審查小組於110年5月25日、同年6月1日召開審查會議，發函通知原告補正，原告於同年7月13日補正說明後；審查小組於同年7月26日作成未通過之決議，同年8月2日審查小組第4次會議，原告至現場陳述意見，審查結果仍維持原決議。即被告以原告之申請經核有記載內容不完備或規劃事項不符海關需求情事，依作業要點第5點規定，通知原告於30日內補正，經原告補正相關文件，被告續於規定期限內進行審查作業，審查結果審認本案專區有關通關場所、周邊交通動線、消防避難及貨物安全管控等規劃事項，有多項未合規定或不符需求，且補正後之營運規劃書仍有記載內容不完備情形，乃以110年8月5日基普倉字第0000000000號函(下稱原處分)檢附再審查意見表，否准其申請。原告不服，提起訴願遭駁回，遂提起本件行政訴訟。

三、原告起訴主張及聲明：

㈠被告已自承其全無審酌原告110年8月2日到場直接陳述之意見及當日所提交之補充資料，益證被告機關確有違反行政程

序法第9條、第43條之規定：

原告110年8月2日到場向被告補充說明資料（訴願卷第140頁至第156頁），均係延續原告110年7月13日補正資料之補充資料，包含「營運計畫（包括海運快遞貨物專區配置修正、海運快遞貨物專區建築物安全性說明、海運快遞貨物專區環境改善、海運快遞貨物專區人員及貨物動線說明、新設集中查驗倉庫、1F專區規劃圖、2F專區規劃圖、海運快遞專區動線圖、配備圖、集中查驗倉庫空拍示意圖、建築執照申請書）」及「證件資料（基隆市政府同意建物用途變更備查函、建築師事務所結構安全說明書、內政部消防署審查室內裝修消防安全設備符合標準函）」等，該等內容涵蓋「營運規劃書」、「通關設備建置書」、「緝毒犬設施設計圖」、「檢疫犬設施設計圖」、「電腦連線及設備規畫書」等項目之「場所規劃、人員規劃、貨物管理、執勤設備」內涵，依作業要點第4點、第5點之規定，當屬本案審查標的及範圍。更遑論，被告110年6月9日函文說明二即係命原告「依所附審查意見表，依序號項次逐一填具補正資料，另營運規劃書、通關設備建置書、緝毒犬設施設計圖、檢疫犬設施設計圖、電腦連線及設備規畫書及其他應配合海關查驗及辦理通關需要之設備規劃書，請納入補正資料重新繕製。」其中關於「營運規劃書」、「通關設備建置書」、「檢疫犬設施設計圖」部分，被告即臚列54項要求原告補正，顯見被告明知原告補正之資料為本案審查標的及範圍。然而，被告竟先於訴願答辯（訴願卷第264頁）主張：「訴願人於110年8月2日陳述意見簡報內容（訴願說明附件四），經核其內容與前開審查標的文件內容顯有不同，逾越或無關本案之審查範圍，因與規定未合，無從審酌。」益證被告主張恣意反覆、前後矛盾，違反行政程序法第9條、第43條之規定。

㈡被告辯稱作業要點第5點規定命補正之規定僅以30日為限、其餘資料無從審酌，亦顯然違反海運快遞貨物通關辦法第7條第2項之授權，並違反作業要點第5點規定：被告110年5月

20日受理申請後，於110年6月9日發函命原告30日內補正資料及文件，原告除遵期先於110年7月13日依法書面函覆補正事項外，嗣依案件進程於110年8月2日由董事長親自率員欲主動向原處分機關委員簡報詳細說明，提出補充說明之書面補充理由及文件資料，惟遭被告明示拒不接收、文件內容不予置酌，被告並旋即於110年8月5日以原處分駁回原告申請，且經原告核對原處分所持之18項駁回理由，其中項次4、13、32、33、34、40、48共計7項理由均為110年6月9日命原告補正時所未指明者，被告既未命原告補正，又持為原處分否准原告申請之理由，無異恣意剝奪原告說明補正之權利與機會，且海運快遞貨物通關辦法第7條第4項及作業要點第5點後段並未限制被告不得給予再命補正之機會、作業要點第5點前段亦有「海關受理申請後，應於審查書件及證明文件齊備之翌日起三十日內完成審查作業，有特殊原因者，得予延長，其延長不得超過三十日」之明文，故被告稱其不能受理超過30日之補正內容云云，顯然錯誤適用法律、違反法律保留原則。

㈢海運快遞貨物專區既係依關稅法第27條第2項規定訂定，自應考量關稅法第27條第1項規定，以便利人民、提升人民權益為優先，至於業者是否獲利、獲利高低，不應採為否准原告申請之理由。原告申請設立海運快遞貨物專區之本旨，係因兩岸貨運航線往來頻繁，於基隆港卸船之海運快遞貨櫃佔被告管轄港口(基隆港、臺北港)之比例高達約四成，基隆港目前卻無任何海運快遞貨物專區，造成於基隆港卸下之海運快遞貨櫃，必須長途跋涉約60公里運至臺北港之海運快遞貨物專區查驗，姑不論時間、金錢之耗費，更可能提高走私、調包之犯罪風險，疊床架屋，徒增成本，原告公司為利貨物於基隆港直接查驗通關，始向被告申請設立海運快遞貨物專區。被告恣意以原告每年預期可獲利5,000萬元為由，作為否准原告申請之理由，已然違反不當聯結禁止之規定。

㈣原處分及訴願決定書駁回理由：關於「營運規劃書-場所規劃-項次1、2、4」部分：

1.原告擬新設之集中查驗倉庫，既非設立於專區範圍內，則該擬新設之集中查驗倉庫是否已取得建築執照，自非被告得審酌之範疇：

⑴作業要點第4點第2項附件一「海運快遞貨物專區社區及設備需求表」規定，「營運規畫書」應符合「三、專區建築物與規劃：專區用地使用面積、建築物建造規劃（含營運設施整體建置時程規劃）及相關建物許可文件；另敘明是否具備擴充能力，以因應未來貨量成長。」之條件需求。經查，原告就「海運快遞貨物專區」範圍內之建物，業經基隆市政府於110年1月19日核准變更建物使用執照及室內裝修，而專區消防設備檢討亦經消防署基隆港務消防隊於110年3月10日核准，此有原告110年4月23日函文附件可稽。原告擬新設之集中查驗倉庫，既非設立於專區範圍內，自非被告得審酌之範疇；析言之，海運快遞貨物專區係位在原告「原東七倉庫集中查驗區」範圍內，至於擬新設集中查驗倉庫則位在原告「東八碼頭後線儲區」範圍內，截然二分，不容混淆。詎料，原處分竟「竹蒿湊菜刀」，遽以「擬新設之集中查驗倉庫尚未取得建築執照，而即便建置完成能否符合標準亦無法預期」為由否准原告之申請，應有違法。

⑵倘被告認原告未檢附「擬新設之集中查驗倉庫」之建築執照，係違反前開作業要點第4點第2項附件一「海運快遞貨物專區社區及設備需求表」規定之情形，則依該作業要點第五點規定，被告應先命原告補正，如原告無法補正，被告依法應不予受理。然查，被告不僅未就此命原告補正，甚於110年5月20日發函明確告知：「陳情人業於110年5月18日補齊申請設立海運快遞貨物專區應提交之文件，本關將即依財政部…之規定進行審查」，可知被告認為原告之申請文件已完成補正而無闕漏，又豈有容許被告於審查後，復以原告營運

規劃書並未檢附「擬新設之集中查驗倉庫」之建築執照為由駁回原告申請之餘地？

2. 原處分以所謂「貨櫃集散站恐遭廢止」、「如欲維持貨櫃集散站，恐需與專區共用一區塊」云云，遽以原東七倉庫貨櫃集散站所受影響之考量為其否准之理由，與原告申請設立海運快遞貨物專區是否符合條件完全無關，應有違反不當聯結禁止原則之違法：

⑴查現行東七倉庫依海關管理貨櫃集散站辦法第5條規定：「集散站應設置貨櫃集中查驗區域以供海關查驗貨物。集中查驗區域之設置須有明顯標示，其面積、查驗場所、遮雨棚、照明燈具、機具、電源插座及其搬運工人等應配合海關查驗需要設置。新設立之集散站並應有固定式之拖靠月台。但設置於國際港口管制區內之集散站，其出口整裝貨櫃之查驗作業月台，得以活動式之平面拖靠月台替代。集散站應設置電腦及相關連線設備以電子資料傳輸方式處理業務。其作業規定，由海關訂定並公告。」，為貨櫃集散站之必要設施，原告於新設集中查驗倉庫未核准前、東七倉庫未申請變更前，仍為既有之貨櫃集散站所設置之集中查驗區，並無違反規定之虞。而為因應將來該區域規劃申請設置海運快遞貨物專區，原告另於東八碼頭後線儲區新設集中查驗倉庫，並已委由建築師依法規設計、簽證，向基隆市政府建管處申請建照審查，因此在海運快遞貨物專區書件審查通過後，即可動工興建。待竣工後，依海關管理貨櫃集散站辦法第6條規定：「經完成登記之貨櫃集散站，因故須自行停業者，應向海關報備。其有下列情形之一者，應向主管機關辦理變更登記，並於核准變更登記之翌日起三十日內檢附集散站經營業許可證及其影本向海關辦理變更登記換發登記證：一、變更名稱。二、遷移地址。三、變更負責人。四、變更或增減營業項目。五、增減資本額。六、土地面積之增減。」向基隆關申請變更登記及海關實地勘查，完全符合規定之程序。

⑵原處分以原東七「貨櫃集散站恐遭廢止」、「如欲維持貨櫃集散站，恐需與專區共用一區塊」云云，遽以原告貨櫃集散站可能遭受影響之考量為其否准之理由，除與原告申請設立海運快遞貨物專區是否符合條件完全無關外，更無視原告為因應將來該區域規劃申請設置海運快遞貨物專區，原告已另於東八碼頭後線儲區新設集中查驗倉庫，並已委由建築師依法規設計、簽證，向基隆市政府建管處申請建照審查，因此在海運快遞貨物專區書件審查通過後，即可動工興建集中查驗倉庫，既不影響現有貨櫃集散站之營運，於海運快遞貨物專區設立後，東八碼頭後線儲區新設集中查驗倉庫亦可取代現有之東七集中查驗倉庫。原處分所持理由，與原告申請設立海運快遞貨物專區是否符合條件完全無關，顯有違反不當聯結禁止原則。

3. 更遑論，原處分及訴願決定以原告擬新設之集中查驗倉庫尚未取得建築執照為否准原告申請之理由，亦屬本末倒置、違法裁量之舉，蓋原告所申設之海運快遞貨物專區尚未獲准，豈有期待原告擬新設之集中查驗倉庫建築先行完工之期待可能性？此不僅為法規之現實，亦為一般邏輯經驗之通常事實。也正因此，新設集中查驗倉庫於原告申設海運快遞貨物專區獲准後，即可取得建照，且依作業要點第6點規定，原告應自審查完成通過後6個月內完成建置，並向被告申請現場勘查，若未能勘查通過且未能改善者，被告即可廢除審查通過許可，益證本件確無原處分及訴願決定所稱尚未取得建照、完工期限未能確定云云之問題，均屬違法、濫行裁量。

㈤原處分及訴願決定書駁回理由：關於「營運規劃書-場所規劃-項次3、13、42」部分：

1. 經查，項次3部分，原告申請設置海運快遞貨物專區之區域位於基隆港，而基隆港之環境、港區及其交通及其他條件有其特殊性，即基隆港腹地、交通、港區、碼頭皆與其他商港如高雄港、台北港等皆顯有不同，自不得無視現實差異，逕予等同視之、相提並論。又依現行規定及現行各港之實務，

海運進口貨櫃都可暫放在貨櫃調度場（MY），進口快遞貨櫃亦屬進口貨櫃，依規定亦可放在MY區；析言之，海運進口快遞貨櫃同屬進口貨櫃，係可臨時堆放於貨櫃調度場（MY），現行進口貨櫃及海運進口快遞貨櫃甫卸船後，臨時堆放於MY貨櫃調度場，並依貨（物）動態傳輸作業規定傳輸貨櫃動態AI（暫時留滯）至海關通關平台，且依據運輸工具進出口通關管理辦法第30條「…自船上卸下碼頭之翌日起七日內…，負責將貨物安全送交海關指定地點…，可臨時堆放7日，現行海運進口快遞櫃與一般進口貨櫃作業方式並無不同，並非被告所稱貨櫃調度場（MY）本不得存放海運進口快遞貨櫃。

2.且查，項次13部分，海運快遞貨物通關辦法及作業要點中，並「無」提貨區面積及設置月台之規定，被告稱原告申請設立之海運快遞貨物專區每線面積僅39.6平方公尺，相較其他專區，面積偏小云云，顯係增加法所無之限制，違反法律保留原則至明。且被告第一次審查意見並無所謂未設月台之指摘，第二次審查時始突然提出此新增疑慮，又否定原告有說明補正機會及權利，顯係突襲而有違誠信原則，應屬違法裁量，已如前述。

3.又查，項次42部分，原告所提出之申請，本就通風、光線有所考量設計，且原告所提出之消防檢討中即亦有緊急照明設計，其中東七倉庫縱向開口約26m，作業期間僅規劃停放兩只待拆貨櫃（約5m），前區仍有大面積開口可有效通風。至於專區內建物海、陸兩側牆面上方現裝設有30樘（規格4.2＊0.5m）的窗户作為供空氣流通及採光使用；另規劃於室內裝設冷氣空調及抽、排風設備，並委由空調技師整體通風系統設計，可保持空氣流通。此外，並無任何法規規定倉庫應有13至25公尺高，基隆港迄今無任何海運快遞貨物專區，原處分所謂其他專區倉庫係13至25公尺云云，增加法無明文之限制。

㈥原處分及訴願決定書駁回理由：關於「營運規劃書-場所規劃-項次22、34」部分：

1.經查，項次22部分，原處分所謂現場車道寬僅8公尺云云，全然悖於事實，蓋現場車道有13公尺寬，原告所提圖說已有具體說明及圖示，何況原處分所謂「僅8公尺影響貨物提領效率」云云，僅見主觀臆斷，未見客觀論證，且顯與事實不符，當屬違法裁量。更何況，原告於營運規劃書第5頁已說明專區提貨作業不進行分貨，採車籠直接裝車，運送到物流業者指定物流倉，此作業模式可加速本專區貨物流通，每一通關貨櫃約2部專用貨櫃車或箱型貨車即可完成提貨，以一部貨櫃車（含櫃）停放面積約45 m2，專區規劃提貨車道面積共741 m2（管制柵門內），足以供貨物提領車輛使用。原處分猶視而不見，全未置酌，亦有違法。

2.且查，項次34部分，如前所述，原告於110年8月2日至基隆關審查小組補充說明，會議中有提出擴充倉容方案，於同一建物內增設貨物暫存區，做為儲放擬退運出口貨物及儲放不得於專區通關之進口貨物，增設規劃於專區前倉設置貨物暫存區，一樓儲放擬退運出口貨物（可儲放160CBM），二樓儲放不得於專區通關之進口貨物（可儲放405CBM），並以電動自走堆高機、棧板鐵箱方式堆疊，此規劃可確保貨物通關效率，惟原處分並未酌及原告之補充規畫，即遽為不利原告之處分，顯然違反行政程序法第9條一體注意原則；更遑論原處分恣意以「將影響效率」為由而否准原告之申請，惟所謂「將影響後續待拆之效率」云云，亦有違反行政程序法第10條裁量逾越、濫行裁量之違法。

㈦原告110年3月所提出營運規劃書中即有關於出口區之設置，被告諉稱原告提出之設計並無出口區之設置，乃反於卷證資料之藉詞：

1.原告110年3月所提出之營運規劃書【原處分卷第11頁以下】，其中第18頁即已敘明：「專區之建築物東七倉庫能提供足夠區域，分設為貨櫃暫存區、點貨區、進口區、出口區、查驗區、扣押倉、驗畢未放行區、放行待放區，及依海運快遞貨物專區設施及設備需求表，以隔離物適當區隔通關

設備、緝毒犬設施、檢疫犬設施。如附件二「聯興國際物流股份有限公司海運快遞貨物專區規劃圖」等語，可知被告於前次準備程序陳稱：「原告在5月18日的申請文件及7月13日的補正文件中，相關的規劃書裡面都沒有出口區的設置」云云，顯然認定事實未憑卷內證據之重大錯誤。該營運規劃書附件二規劃圖上於查驗作業區上下方區域均有「輸送皮帶雙向使用（進口貨物）、輸送皮帶雙向使用（進出口貨物）」之明確記載，顯見該區係作為進出口貨物使用，就此可知，原告於申請時即有「出口區」之規劃。

2. 再者，原告於接獲被告原證7之補正通知函後，遵期以110年7月13日110聯字第0703號函提出「補正營運規劃書」亦為被告所不爭，其中第13頁亦敘明：「（四）場所規劃1. 專區內設置兩條通關線，輸送帶為雙向設備，依業務需求調整為進口模式或出口模式，EHU電腦系統亦有進口及出口功能模組，做為進口區通關及出口區通關使用，本專區僅做進口業務，若未來有出口業務需求，為確保通關作業安全，將停止進口業務並清空專區內進口貨物後，再執行出口通關作業。」等明文【原處分卷第146頁】，該營運規劃書附件四「海運快遞貨物專區規劃圖1F、2F及立體透視圖」亦有明確標示「進口區」、「進出口區」等不同區劃【原處分卷第181頁】，被告辯稱原告之補正文件相關的規劃書都沒有出口區的設置云云，即屬無稽。

㈧海運快遞貨物通關辦法第7條第2項第4款規定並未要求應備有「建造執照」，同伴法第8條規定益證原告是否有按照規畫書及審查通過之內容完成建置，乃係第二階段現場勘查之工作，且若原告未能六個月按規畫書如質如期完成並經勘查通過，被告即得廢止已審查通過之處分。從而，在第一階段即「申請審查階段」，「海運快遞貨物通關辦法」並無規定需要取得規畫建築之建造執照、使用執照，謹規定得依規劃內容為審查，至於原告未來是否在期限內依已審查通過之規劃建置，於該辦法第8條另有第二階段即「實地勘查階段」

之查核作業，若實地勘查未過，海關即得廢止已審查通過之處分。就此可知，依「海運快遞貨物通關辦法」規定，「申請審查」與「實地勘查」二階段之重點完全不同，而且並無規定審查階段係需具備「證照齊備」，更無規定須取得「建造執照」始係「書證齊備」，反而係僅在第7條第2項規定營運規劃書僅包括「營運設施建置時程規畫書」並無被告所要求之所謂之建造執照或使用執照，原處分及訴願決定理由所持不准之理由，顯與該海運快遞貨物通關辦法及作業要點規定不符而有違法。

㈨聲明：1.訴願決定及原處分均撤銷。2.被告應依原告之申請，作成准許原告設立海運快遞貨物專區之行政處分。

四、被告答辯及聲明：

㈠被告於110年5月18日受理原告申請設立海運快遞貨物專區案件後，即依海運快遞貨物通關辦法第7條第3項規定，召集通關、查緝、資訊、倉棧等相關單位具客觀專業知識與實務經驗人員組成審查小組，並依前揭辦法第7條第2項及作業要點第7點規定（乙證9）之審查作業流程圖（乙證10），就原告提供之營運規畫書、通關設備建置書及緝毒犬設施設計圖等必要法定文件進行審查，審查發現原告規劃不足之處，依作業要點規定，以書面通知原告提出補正文件及說明，經原告於法定期限內補正前揭法定文件，被告審查小組秉持海關管理海運快遞貨物專區及貨棧之實務專業，依海運快遞貨物通關辦法第7條第3項規定期限內完成審查，已給予原告補正機會。又原告補正相關文件復經被告再審查後，計有36項審查意見已規畫完備或符合海關需要，惟仍有18項規畫不完備或不符海關需要者，已列示於再審查意見並函知原告。

㈡被告並未限制原告補正次數：

1.原告申請案經被告審查小組審查後，旋以書面將審查意見通知原告，原告收到通知後，於法定30日期限內將補正文件送交被告，該法定期限內補正文件係上揭法律行為特別生效要件，亦即被告再審查之標的範圍，被告待補正期限屆滿，方

依法就原告期限內補正文件進行再審查作業。為符合行政程序法第9條規定，被告請原告110年8月2日到場就上揭法定期限內補正文件（法律行為特別生效要件）陳述意見，被告審查小組並針對該陳述意見內容綜合討論，審認原告陳述意見內容與法定期限內補正內容未合，復經被告審查小組審慎討論評估後，做成審查未通過之結論並函知原告，此有原告申請設立海運快遞貨物專區第4次審查會議會議紀錄影本附卷可稽，原告陳述意見，應僅就法定期限內補正文件做陳述，原告行政訴訟狀理由二、1所稱被告同意原告到場補充說明並提供補正資料一節，顯為誤導。

2. 作業要點第5條規定已明確規定30日之補正期限。被告於110年6月9日以書面（乙證2）通知原告就其規劃尚未完備事項進行補正，原告自得於該函文送達（110年6月15日）後翌日起30日（110年7月15日）內補正，法定需備齊之相關文件及書件皆應於前揭期限內提供。若逾法定期限所為之補正而被告仍據以受理，則顯違反依法行政及平等原則，故原告認被告應受理超過30日之補正內容（110年8月2日），自為法所不許。

㈢被告不准設立之18項裁量理由並無違法：海運快遞貨物通關辦法第7條第3項之書面審查，旨在條件需求評估海運快遞貨物專區實際運作是否可行，亦即為免申請與審查者雙方進一步投入資源浪費，條件需求評估非僅文件齊備之形式要件審查，需廣面審視各項條件需求並分析利弊得失，經綜合評估申請案據以決定是否可行，俟書面審查通過後，始得依同辦法第8條規定進行實地勘查，且法令亦未訂定限制業者申請設立海運快遞貨物專區次數之規定。原告訴狀理由自承「設立海運快遞貨物專區其所涉極複雜而且規劃設置所費不貲」，可見原告亦知海運快遞貨物專區書面審查對全案之重要性，被告以海運快遞貨物專區實務經驗輔以法令需求條件要求，專業廣面客觀綜合評估本案，符合規定。

㈣被告於110年5月18日受理原告之申請，被告係依據109年4月1日修正之海運快遞貨物通關辦法及103年7月18日修正之作業要點訂定之「海運快遞貨物專區設施及設備需求表」進行審查，該表明定申請人應提供建築物建造規劃（含營運設施整體建置時程規劃）及相關建物許可文件，原告所稱被告以110年修正之第7條新增第2款規定駁回原告申請，顯為原告誤解法令。

㈤原告主張海運快遞貨物專區之設立與一般貨櫃集散站二者並無所異等語，有所誤解：海運快遞貨物通關辦法第7條規定之宗旨，係規範欲申請設立海運快遞貨物專區之業者，應備妥海運快遞貨物通關辦法及作業要點規定之書件及證明文件，向專區所在地海關提出申請，海關受理後之審查主體及方式係為書面審查；待依海運快遞貨物通關辦法第7條規定審查通過之業者，再依同辦法第8條規定完成前條第2項書件所載設施及設備之建置，該審查主體及方式係為實體審查；綜上，申請設立海運快遞貨物專區之審查程序係先進行書面審查，待書面審查通過後，再進行實體審查。查本次申請案尚處於書面審查階段，原告即聲稱已購置X光機等相關設備，並於書面申請審查否准後，以此做為不服原處分之理由，實則本末倒置，亦誤解法令精神。海運快遞貨物專區與貨櫃集散站，兩者主管機關、設置地點限制、通關方式、貨物儲放、監管方式及建置設施均不同，原告所稱海運快遞貨物專區之設立與一般貨櫃集散站二者並無所異，係對海運快遞貨物專區之認知有所誤解。

㈥聲明：原告之訴駁回。

五、本件如事實概要欄所載之事實，有原處分、訴願決定書、原告設立海運快遞貨物專區申請書、原告110年7月13日110聯字第0703號補正文件函、海運快遞貨物專區設施及設備需求表、被告110年5月25日基普倉字0000000000、1101014566號函（即審查小組第1次審查會議紀錄）、被告110年6月2日基普倉字第0000000000號函（即審查小組第2次審查會議紀

錄）、被告110年8月5日基普倉字第0000000000號函（即審查小組第3次審查會議紀錄）、被告110年8月5日基普倉字第0000000000號函（即審查小組第4次審查會議紀錄）等資料影本，附卷可稽，為可確認之事實。爰就被告否准原告設立海運快遞貨物專區，是否違誤？判斷如下。

六、本院之判斷：

㈠本件應適用之法令：

1. 關稅法第27條規定：「（第1項）為加速通關，快遞貨物、郵包物品得於特定場所辦理通關。（第2項）前項辦理快遞貨物通關場所之設置條件、地點、快遞貨物之種類、業者資格、貨物態樣、貨物識別、貨物申報、理貨、通關程序及其他應遵行事項之辦法，由財政部定之……。」

2. 財政部依上開關稅法第27條第2項規定訂定海運快遞貨物通關辦法（下稱海快通關辦法），行為時（110年5月18日修正前）海快通關辦法規定如下：

第4條規定：「（第1項）本辦法所稱海運快遞貨物專區（下稱專區），指供專用存儲進出口、轉口海運快遞貨物及辦理通關之場所。……（第3項）第1項專區應設置於國際通商港口之管制區內，並依海關管理貨櫃集散站辦法或海關管理進出口貨棧辦法規定向海關申請設置，接受海關管理。」

第5條規定：「本辦法所稱海運快遞貨物專區業者（下稱專區業者）指能提供足夠區分為進口區、出口區、轉口區、查驗區、待放區、緝毒犬及檢疫犬勤務區之面積，配置通關及查驗必要之設備，辦理海運快遞貨物通關業務並經核准設立之貨棧業者。」

第7條規定：「（第1項）申請設立專區之業者，其資本淨額應在新臺幣5千萬元以上，不足新臺幣5千萬元者，應提供擔保。（第2項）符合前項規定者，應備具下列文件及書件向專區所在地海關申請專區：一、申請書：應載明營利事業之名稱、統一編號、地址、電話號碼、負責人姓名、身分證統一編號、電話號碼及其住址。二、營運規畫書：包括專區地

點、擴充能力、建築構造、預估貨物量、經營計畫及團隊、船舶靠泊碼頭、營運財務規劃、營運設施建置時程規劃及其他相關營運規劃相關文件。三、通關設備建置書：包括X光檢查儀、進出倉刷碼設備、進倉異常訊息警示系統、監視器錄影系統及其他通關設備。四、緝毒犬設施設計圖：包括緝毒犬候勤室、待勤室、適合緝毒犬作業之輸送帶及其他相關設施。五、檢疫犬設施設計圖：包括檢疫犬備勤室、綜合作業室及其他相關設施。六、電腦連線及設備規畫書：包括符合海關管理作業需求之資訊系統及電腦備援措施及其他相關軟硬體設備。七、其他應配合海關查驗及辦理通關需要之設備規畫書。（第3項）海關受理專區設立之申請，應成立審查小組進行審查；必要時，得邀請其他機關參與審查。審查作業應於審查書件及證明文件齊備之翌日起30日內完成，有特殊原因者，得予延長，其延長不得超過30日。（第4項）第2項書件所載設施及設備之詳細需求及前項審查作業相關規定，由財政部關務署公告之。」

3. 財政部關務署依據上開海快通關辦法7條第4項規定，訂定「申請設立海運快遞貨物專區審查作業要點」（下稱作業要點），審查作業要點規定如下：第2點規定：「二、為辦理海運快遞貨物專區之申請設立案件，各關應設置海運快遞貨物專區審查小組（以下簡稱審查小組），以副關務長為召集人，召集通關、查緝、資訊、倉棧等相關單位人員組成，必要時得邀請其他機關會同參與審查。」第5點規定：「海關受理申請後，應於審查書件及證明文件齊備之翌日起三十日內完成審查作業，有特殊原因者，得予延長，其延長不得超過三十日。送審資料不全、記載內容不完備或規劃事項不符海關需求者，應以書面通知申請人於三十日內補正，逾期不補正或補正而仍不完備者，不予受理。」準此，申請文件不齊全內容不完備者，則通知申請人於30日內補正，逾期不補正或補正仍不完備者，不予受理；補正完備者，30日內作成決議，以書面通知申請人審查結果（通過或未通過）。

4.綜上，海運快遞貨物專區指供專用暫存待拆裝貨櫃、存儲進出口海運快遞貨物及辦理通關之場所。海運快遞貨物於運抵國境後，須於專區內完成相關之申報、查驗、繳稅、放行等通關程序，為確保海運快遞貨物得於合法、便捷且安全之環境通關，海快通關辦法第7條對於專區之成立條件，採取多項之設置標準，申請人須備齊文件後，由海關通關、查緝、資訊、倉棧專業等相關單位人員組成之審查小組，進行全面性之審查，作成決議，決議通過（准予設立）或未通過（否准設立）。

㈡本件訴訟類型為課予義務訴訟，關於課予義務訴訟事件，行政法院是針對「法院裁判時原告之請求權是否成立、行政機關有無行為義務」的爭議，依法作成判斷。其判斷基準時點，除法律另有規定外，事實審法院言詞辯論程序終結時事實狀態的變更，以及法律審法院裁判時法律狀態的變更，均應綜合加以考量，以為判斷。又法律除明定具有溯及效力者外，其適用以不溯及既往為原則，此為法律適用的原則。中央法規標準法第18條規定：「各機關受理人民聲請許可案件適用法規時，除依其性質應適用行為時之法規外，如在處理程序終結前，據以准許之法規有變更者，適用新法規。但舊法規有利於當事人而新法規未廢除或禁止所聲請之事項者，適用舊法規。」明示行政機關受理人民申請許可案件，在處理程序終結前，新的法規範公布，原則上應適用變更後的新法；例外適用變更前的舊法者，則限於舊法有利於當事人而新法未廢除或禁止所申請事項的情形，皆不生法律溯及既往問題。而中央法規標準法第18條所稱「處理程序」，是指主管機關處理人民申請許可案件的程序而言。故主管機關受理人民申請許可案件，其處理程序終結前，法規有變更者，仍應適用「實體從舊、程序從新」的原則處理。經查：1.原告於110年5月18日申請設立海運快遞貨物專區，經被告受理及審查後，於110年8月5日以原處分否准原告之申請；其間海快通關辦法於110年5月18日公布修正，同年月20日生效，該

辦法並沒有規定修正規定，可以溯及適用於尚在審理中之申請案件，本院詢問被告「依原告目前提出申請之現況，若原告依新法再次提出申請，被告是否會准許原告設立海運快遞貨物專區？」被告表示：「不會准許，因為新法的要件更嚴格，……」（本院卷第71頁筆錄），依上述說明，本件應依「實體從舊、程序從新」的原則，適用110年5月18日修正前之海快通關辦法等規定。經查，原告曾於109年11月30日向被告申請設立海運快遞貨物專區，經數次補正，仍未補正完備，被告於110年5月14日以基普倉字第1101013357號函復原告，請原告「提供資本淨額證明，並備齊相關文件並標示最新（下次申辦時）之日期後再向本關申請」即不予受理。嗣原告於110年5月18日備齊文件重新申請，被告同日受理，並成立審查小組進行審查，茲據被告陳稱：「被告是於110年5月18日正式受理原告之申請。被告也是針對110年5月18日原告之申請作成否准處分。」（本院卷2第184頁筆錄），故本件受理日期為110年5月18日。原告109年11月30日之申請業經被告於110年5月14日函復不予受理，故原告聲明請求被告依其109年11月30日之申請作成准予設立之處分，即無理由。

㈢縱原告真意是請求被告依其110年5月18日之申請，作成准予設立海運快遞貨物專區之處分，被告以原處分否准設立，並無違誤，理由如下：

1. 查原告於110年5月18日向被告申請設立海快專區（被告卷1，乙證1），被告受理申請後於110年5月20日簽准成立審查小組（被告卷2，乙證1），審查小組以副關務長為召集人，召集通關、查緝、資訊、倉棧等相關單位人員組成，有關檢疫犬部分之審查，由行政院農業委員會動植物防疫檢疫局派員會同參與審查，符合審查作業要點第2點規定。審查小組依規定應於受理申請之翌日起30日內完成審查作業。審查小組於110年5月25日、110年6月1日、110年7月26日、110年8月5日召開審查會議，審查結果核有記載內容不完備或規劃

事項不符海關需求情事，復依「申請設立海運快遞貨物專區審查作業要點」第5點規定以書面通知原告於30日內補正（被告卷1，乙證2）原告於規定期限內補正函復（被告卷1，乙證3），被告續進行審查作業。即被告經審查小組審查原告申請文件，列示規畫不完備或不符海關需求之54項審查意見並函請原告補正，其餘多項規畫完備或符合海關需求者均未列示要求補正；又原告補正相關文件復經被告再審查後，計有36項審查意見已規畫完備或符合海關需要，惟仍有18項規畫不完備或不符海關需要者，已列示於再審查意見並函知原告。茲被告將規畫不完備或不符海關需求之項審查意見並函請原告補正後，再予審查，應認已就原告有利及不利情形均已注意，而被告審查小組再審查結果後，否准原告之申請，審查程序符合規定，並無違反行政程序法第9條應於當事人有利及不利之情形，一律注意之規定。

2. 關於審查營運規劃書之場所規劃-項次1及2部分：

被告審認原告未見專區設置出口區，亦未規劃不得於專區通關之進口貨物、擬退運出口貨物之暫存及通關處所，則相關貨物如何處理，原告自應說明，嗣原告補充說明，經被告審查仍認不符合海運快遞貨物通關之需求。茲因實務上海運快遞進口因為未能取得進口許可、不符合輸入規定等原因貨物專區退貨而須退運之情形屢見不鮮，一旦海運快遞貨物專區開始營運，即便暫無國內貨物出口業務，仍必定有進口貨物退運(復出口)業務，而原告將待退運之貨物擬移至新設集中查驗倉庫內暫存及通關；惟查該倉庫原告尚未取得建築許可執照，完工日期難以確定，能否符合海關監管要求無法預期，存在太多變數；原告擬新設之倉庫除有貨物移倉不便外，並與一般進出口散雜貨物船邊作業、既有之貨櫃集散站重櫃提領及應查驗貨櫃之移動路線重疊，交通秩序紊亂可以預期，與目前各專區無法通關之貨物，均於同一建物內之一般倉辦理通關相較，勢將增加本關監視作業難度及人力負擔，被告認未符合需求，自屬有據。

3.關於審查營運規劃書之場所規劃-項次3部分：

依原告未就指定卸存專區之貨櫃如無法於當日拆櫃，該等貨櫃擬存放何處？將如何管理？嗣補正表示將海運快遞櫃暫卸於碼頭MY專區，經被告審認結果認快遞貨櫃如存放於所稱MY專區，將使碼頭作業秩序及安全性更加惡化，被告認為實務運作顯不可行，理由如次：貨櫃調度場(MY)係介於岸肩貨櫃裝卸作業區及後方貨櫃集散站貨櫃儲區間，供甫卸船之進口貨櫃及待裝船之出口貨櫃臨時堆放處所，本不得存放海運進口快遞貨櫃；本件專區預定設置地點為基隆港東岸7號碼頭倉庫，周邊腹地狹小，貨櫃存放面積有限，規畫書所稱MY專區為東八至東十一號碼頭船岸作業區，目前已經常性堆置縱深4排高達5層之貨櫃，港公司已表示碼頭結構有不堪負荷之虞；另碼頭區工作之相關業者亦投訴，大量堆積之貨櫃嚴重影響船邊作業；快遞貨櫃如存放於所稱MY專區，將使碼頭作業秩序及安全性更加惡化，自非所宜，尚非無據。原告主張其申請地域為基隆港，而基隆港腹地、交通、港區、碼頭，皆與其他商港不同，原處分竟以其他海運快遞貨物專區為準而為審核，確有行政恣意、違反誠信原則、裁量逾越及裁量濫用云云，為不可採。

4.關於審查營運規劃書之場所規劃-項次4部分：

原告規畫海運快遞貨物專區待拆貨櫃之停放場所及拆櫃區，係使用目前原告所營貨櫃集散站之集中查驗區，而查驗區本為海關查驗一般海運進、出口貨櫃之場所。既擬劃入專區範圍，則集散站之集中查驗區將改設於何處？面積若干？應查驗貨櫃之移動方式及其動線為何？原告補正說明「集散站管制區內。新建集中查驗倉庫已正式向基隆市政府申請建照中，計劃於海運快遞專區核准申設後函送海關申設新集中查驗區相關作業。」可見原告集中查驗倉庫尚處申請階段，未取得建築執照，被告尚難僅以原告擬建查驗倉庫，遽認原告規畫合於規定。且如欲維持既有貨櫃集散站之營運，則於建置專區硬體設施期間，該集中查驗區仍需供貨櫃集散站使

用，變成既有之貨櫃集散站與規劃設置之專區將共用同一區塊；而海關管理貨櫃集散站辦法第5條規定，集中查驗區為貨櫃集散站之必備設置區域，且場地及設備須符合配合海關查驗之申設標準，被告認不可行，難謂無據。被告復認就實務作業而言，新規劃東八碼頭後線儲區建置集中查驗倉庫，緊接貨櫃站CY櫃儲區，將嚴重妨礙貨櫃提領及岸邊裝卸作業，應屬可信，被告認原告規畫未盡妥適，實屬有據。

5.關於審查營運規劃書之場所規劃-項次12部分：

原告場所規畫扣押倉及點貨區之間設有隔間牆，被告請原告補正說明隔間牆設置方式；是否隔離專區為前、後兩區?輸送帶如何通過該隔間牆？對隔間牆前段與後段之人員移動、逃生路線未規劃。被告就原告申請應為全面性審查，於審查決議前，自得隨時通知原告補正，否則原告將因該不符合規定情形存在而審查不通過，對原告並非有利。原告主張被告在第1次審查中無此意見，不得於第2次審查始突襲提出，否則有違誠信原則而屬濫行裁量云云，為不可採。查被告審查以東七倉庫建物使用逾50年，已十分老舊，原僅供存儲貨物，原告規畫擬設置之專區則須經常保持50人於室內作業，二者對安全性之需求完全不同（前者偏重存儲貨物，後者涉及工作人員安全），故場所安全性甚有疑慮。大部分人員係於防火隔間牆後段工作，該區段逃生動線未符合迅速安全之需求，無論經由唯一之感應門或經由待提領貨物之出口逃生，均易受貨物阻擋，安全堪慮。至於規劃將貨物通過X光機孔道列為人員逃生出口，顯不合理，因人命關天被告之考量實屬有本。原告主張「作業區內辦公處所均靠近人員出入口，人員逃生並無疑慮。又所謂易受貨物阻擋云云，完全係主觀臆測，毫無具體標準，而屬濫行裁量而違法。」為不足採。

6.關於審查營運規劃書之場所規劃-項次13部分：

現行快遞貨物通關速度甚快，原告規劃之專區提貨區每線面積僅39.6平方公尺，相較海關其他現行專區（137.5至192平

方公尺），面積偏小，另因未設置月台，置於地面之已放行貨物需以人力及機具抬升後裝車，可能造成大量貨物堆積於狹小區域，進而延宕通關速度，甚至阻擋逃生路線。海快通關辦法及審查作業要點固未規定提貨區面積及設置月台，但現行快遞貨物通關速度甚快，提貨區面積較小又未設置月台，會延宕通關速度，不待贅論。即便原告表示提貨作業不進行分貨，且會派4至6位挑撿工將貨物堆疊至車籠，惟被告表示仍不若於月台直接藉由車輛直靠，以水平移動方式快速移動貨物，所可節省之作業時間，是該項規畫之面積及作業模式難以維護快遞貨物快速通關目的之達成，即難認原告規劃符合設立海運快遞貨物專區之要求。

7. 關於審查營運規劃書之場所規劃-項次14部分：

原告將海關人員辦公等處所規劃設置於倉庫2樓（夾層），即原告提供的申設倉庫沒有二樓，天花板高5公尺，要用夾層分割1及2樓，扣除樓地板高度約20㎝，平均每層高度約2.4公尺，再設置照明燈具，被告審認其高度顯有不足，易對海關工作人員產生壓迫感，參海運快遞貨物專區設施及設備需求表裡面的通關設備建制書項次二，如果專區設立的話，海關人員一天要在裡面待7至8小時，所以不宜作為辦公處所，原告把辦公地點設在2樓不符合被告的需求，非無理由。再參據建築技術規則建築設計施工編第1條第18款規定，增建夾層樓地板面積超過100平方公尺，視為另一層樓之增建，非室內裝修許可範疇，應向主管機關申請建物變更使用執照之許可；本件2樓夾層規劃之面積大於100M^2，原告尚未取得建物變更使用執照，未符合「海運快遞貨物專區設施及設備需求表」之條件需求。

8. 關於審查營運規劃書之場所規劃-項次22部分：

專區提貨車輛，原告無特別設置停放空間，而係必須利用緊鄰建物之車道供提貨車輛停放之用；依原告提示之規劃圖該現場車道僅能同時停靠2部提貨車輛，難謂無影響快遞貨物之提領效率。再者，因受限於地理環境，原告規劃提領貨物

之大型貨車，需以倒車方式由門哨抵達提貨口，倒車距離至少50公尺，且過程將會與專區拆櫃車輛、提櫃車輛、船邊裝卸雜貨車輛進出動線交錯，其交通紊亂現象將無可避免，行人安全亦無從獲得保障，原告主張可安排人員引導交通，被告審認其動員之人數與指揮強度，能否確實消除上開風險，難謂無疑，足以採信。

9.關於審查營運規劃書之公共設施-項次42部分：

被告以原告規畫場所東7倉庫屋齡已逾50年，其原始設計僅係供作貨物存儲倉庫使用，改設為專區，既有之通風、照明設施不足，規畫書內未見相關工作環境改善方案，經原告補充說明如何改善通風、照明設施，原告表示任何室內作業場所自然光源不足部分，皆輔以安裝照明設備，皆有裝置緊急照明燈及逃生方向指示燈，安全無疑慮等語。被告審認東七倉庫縱向僅有一面開口，且時常停放待拆貨櫃，規劃設置至頂隔間防火牆將倉庫區分為前後兩段，幾乎阻絕空氣流通，又倉庫高度僅約5公尺(現有其他專區建物高度13.75~25.75公尺)，即使裝設壁扇，空氣與外界仍無法對流，貨物及機器所產生之粉塵及廢氣等有害物質無法排出，專區內人員之工作環境難謂良好，其身體健康權長久累積下恐遭受侵害，應屬可信。

10.綜上，被告否准原告申請設立海運快遞貨物專區，並無違誤。故就原告不符合上開說明以外之不符規定之項次，不另審究，附此敘明。

㈣被告對於申請設立海運快遞貨物專區所為之准駁決定，係取決於審查小組依審查作業要點審查結果；審查小組由通關、查緝、資訊、倉棧等相關單位人員組成，進行審查。審查事項包括：(一)營運規畫書：包括專區地點、擴充能力、建築構造、預估貨物量、經營計畫及團隊、船舶靠泊碼頭、營運財務規劃及其他營運規劃相關文件。(三)通關設備建置書：包括X光檢查儀、進出倉刷碼設備、進倉異常訊息警示系統、監視器錄影系統及其他通關設備。(四)緝毒犬設施設計

圖：包括緝毒犬候勤室、待勤室、適合緝毒犬作業之輸送帶及其他相關設施。(五)檢疫犬設施設計圖：包括檢疫犬備勤室、綜合作業室及其他相關設施。(六)電腦連線及設備規畫書：包括符合海關管理作業需求之資訊系統及電腦備援措施及其他相關軟硬體設備。(七)其他應配合海關查驗及辦理通關需要之設備規畫書。個案經審查合格者，應於海關通知送達之翌日起六個月內完成第4點第2款至第6款書件所載設施及設備之建置，並以書面向受理海關申請進行實地勘查；若審查未通過，則否准申請設立海運快遞貨物專區。海運快遞貨物專區之設立為加速海運快遞貨物通關，申請者備齊文件由審查小組審查，被告得決定是否准予設立，其性質為裁量處分。審查小組之審查判斷設立海運快遞貨物專區乃涉及高度專業性、技術性之判斷，按行政法院對行政機關依裁量權所為行政處分之司法審查範圍限於裁量之合法性，而不及於裁量行使之妥當性。經查，被告依法組成審查小組，依據海快通關辦法、審查作業要點規定，審查原告之申請文件，發現有前述㈢各種規劃事項不完備或不符海關需求情形；又觀諸原告訴願書所附「聯興國際物流股份有限公司就被告機關18項不符不妥裁量確有違法逐項說明理由」（本院卷1第229頁309頁）之再審查意見欄，多為被告於第1次審查時，針對原告未盡說明之處提請原告補充，續審查原告補正說明之說明，觀其內容，原告之補正說明與其申請事項非無前後關聯，被告請原告補正使原告申請符合規定，並無不合，原告主張被告命為補正屬新增瑕疵，於法不符云云，自無可取。是被告本其客觀專業知識與實務經驗通盤考量，具體指明本案專區申請未合規定或不符需求之處，考量快遞通關環境之建置，係追求合法、安全且快速之目標，做成審查未通過之決議，核無不合。原告訴稱被告再審查意見係出於主觀臆測、濫行裁量、違反誠信原則、行政程序法第9條之一體注意原則，為不足採。

㈤依被告110年8月2日第4次會議紀錄記載「貳、聯興國際物流股份有限公司（下稱聯興公司）列席陳述意見；……。參、綜合本案審查小組就聯興公司陳述意見，經綜合討論，認為仍無法改善專區倉庫通關環境、專區周邊環境、倉容擴充能力、貨物風險管理及新建設置集中查驗區等相關問題。肆、會議結論：審查小組委員一致同意維持上次會議決議，審查未通過。」被告非無審查原告陳述內容；前揭㈢2.4.為有關查驗倉庫，原告已有規劃，其申請具備文件齊全內容完備之形式上要求，被告予以受理，並進入實體審查決議階段，惟原告之規劃涉及新設倉庫之設置，而原告新設倉庫尚處於申請階段，尚未取得建照，自難僅以原告有此規劃遽認其申請符合規定，嗣原告列席陳述意見時，明確表示新設倉庫的建照尚未核發；原告亦未說明被告究未審查其110年8月2日那些陳述內容，而原告那些陳述足以補正前揭㈢各項未完備事項，使原告之申請海運快遞貨物專區符合海快通關辦法及審查作業要點要件，符合海關需求，被告應准予設立海運快遞貨物專區。從而被告否准原告申請，核無不合。

㈥原告主張其已花費高達3、4千萬元添置X光機等設備及營業自由權所受限制之重大影響云云。查審查作業要點第6點規定：「依前點規定經海關完成審查合格之業者，應於海關通知送達之翌日起六個月內完成第四點第二款至第六款書件所載設施及設備之建置，並以書面向受理海關申請進行實地勘查。」可知尚完成審查合格之業者，應於海關通知送達之翌日起六個月內完成第四點第二款至第六款書件所載設施及設備之建置，本件原告尚未完成審查合格，並非審查合格之業者，被告也沒有通知原告設置花費高達3、4千萬元添置X光機等設備，原告以其花費款項添置X光機等設備，而被告否准其申請，據此主張原處分違法，不足採信。

㈦被告訴訟代理人於準備程序中陳述：「……，而且設立海運快遞貨物專區的話，海關需要投入大量的人力進行審查作業，且依原告提出之營業規劃書第3頁所載預期獲利為每年

稅後可淨賺將近5千萬，於同一建物內之一般倉辦理通關相較，勢將增加本關監視作業難度及人力負擔，……。」「人力因素只是被告作成否准決定的考量因素之一，並不是作為否准的惟一依據。」觀諸原處分亦非以原告之獲利作為否准的理由。故原告主張被告恣意以其每年預期獲利5千萬元為由，作為否准原告申請之理由，違反不當聯結禁止之規定，為不足採。

七、綜上所述，原告主張各節均非可採，原告之申請經審查小組審查決議未通過，被告否准原告申請，於法核無違誤，訴願決定遞予維持，亦無不合，原告徒執前詞，訴請判決如聲明所示，為無理由，應予駁回。本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦及陳述，經本院詳加審究，或與本件之爭執無涉，或對本件判決之結果不生影響，聲請調查證據亦無必要，爰不逐一論述，附此敘明。

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

中　　華　　民　　國　　113　　年　　5　　月　　30　　日

審判長法　官　陳心弘

法　官　鄭凱文

法　官　林妙黛

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本判決，應於送達後20日內，向本院高等行政訴訟庭提出上訴狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內補提理由書；如於本判決宣示或公告後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他造人數附繕本）。

三、上訴未表明上訴理由且未於前述20日內補提上訴理由書者，逕以裁定駁回。

四、上訴時應委任律師為訴訟代理人，並提出委任書（行政訴訟法第49條之1第1項第3款）。但符合下列情形者，得例外不委任律師為訴訟代理人（同條第3項、第4項）。

得不委任律師為訴訟代理人之情形	所需要件
(一)符合右列情形之一者，得不委任律師為訴訟代理人	1.上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備法官、檢察官、律師資格或為教育部審定合格之大學或獨立學院公法學教授、副教授者。 2.稅務行政事件，上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備會計師資格者。 3.專利行政事件，上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備專利師資格或依法得為專利代理人者。
(二)非律師具有右列情形之一，經最高行政法院認為適當者，亦得為上訴審訴訟代理人	1.上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親具備律師資格者。 2.稅務行政事件，具備會計師資格者。 3.專利行政事件，具備專利師資格或依法得為專利代理人者。 4.上訴人為公法人、中央或地方機關、公法上之非法人團體時，其所屬專任人員辦理法制、法務、訴願業務或與訴訟事件相關業務者。
是否符合(一)、(二)之情形，而得為強制律師代理之例外，上訴人應於提起上訴或委任時釋明之，並提出(二)所示關係之釋明文書影本及委任書。	

中　　華　　民　　國　　113　　年　　5　　月　　30　　日

書記官　李建德