臺中高等行政法院判決

109年度訴字第60號

）FKT64W1Z1X5L0;@110年4月28日辯

原　　告　瑭佑汽車有限公司

代　表　人　林昭明

被　　告　財政部關務署臺中關

代　表　人　劉莉莉

訴訟代理人　劉欣芳

上列當事人間進口貨物核定完稅價格事件，原告不服財政部中華民國108年11月28日台財法字第10813938400、00000000000、00000000000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。

理　由

一、事實概要：原告於107年1月24日至同年5月2日間向被告報運自美國進口舊汽車計16輛（下稱系爭貨物，如附表所示編號A至P），進口報單原申報貨物名稱及單價金額，均經被告按貨物查驗方式（C3）通關，依關稅法第18條第2項規定，准許原告繳納保證金及營業稅後，先予通關放行，事後再行審查。嗣經財政部關務署基隆關（下稱基隆關）查價結果，認為應依關稅法第35條規定，改依查得資料，依合理方法核定進口完稅價格，重新計算後，先扣除原告繳納之保證金及營業稅，再以附表所示公函文號，開具各筆補稅單據通知原告補繳如附表所示之金額（下稱原處分），共計新臺幣（下同）843,857元。原告不服申請復查，未獲變更，提起訴願亦遭駁回，遂提起本件訴訟。

二、原告主張：

㈠原告所申報之購買車價、海運費、裝櫃費、拖櫃費、報關費與拖車價格都是實際交易金額，符合關稅法第29條之條件，有全世界最大的汽車拍賣場所提供之標單證明購買之車價真實性與東方海外貨櫃航運公司（下稱OOCL公司）所提供之海運費用單據證明海運費用，其他應加費用拖車費、裝櫃費、拖櫃費、報關費有笙洋國際有限笙洋（下稱笙洋公司）開立收據為證，另有匯款證明。以上證據在車輛進口申報時皆一併附於進口報單中。訴願決定書中也都寫到Manheim Auctions（下稱Manheim拍賣場）的標單金額正確無誤。原告在另案復查決定書中提到Manheim拍賣場係美國全國性拍賣場，其標售之價格常供車界作為車輛買賣之參考，故其查證本案Manheim拍賣場資料未經竄改乙節，應屬可採。這些案件車價也都照關稅法第29條去核課，詳如復查決定書基普六字第1051032036、0000000000、0000000000、0000000000、0000000000號、基普五字第1051022204號、中普二字第1061000032、0000000000、0000000000、00000000000號可稽。被告不願意用關稅法第29條去核，因為用關稅法第35條只需要NADA跟Kelley Blue Book去核定稅金，被告不願意浪費時間查證，明顯行政怠惰。

㈡109年3月16日陳報狀稱：

⑴同樣是原告向Manheim拍賣場購買的，海關認為要走29條就說：Manheim拍賣場係美國全國性拍賣場，其標售之價格常供車界作為車輛買賣之參考，故其查證本案Manheim拍賣場資料未經竄改乙節，應屬可採。海關若認為要走35條就說：Manheim拍賣場回覆：標單金額正確無誤，但拍賣場並未提供存檔發票供佐，即以原告提供之標單並非無

疑為由，即無法按關稅法29條核估，改按關稅法第35條核估。一切都取決於海關人員心情，而非事實認定。

⑵被告說原告未提供匯款資料供佐，原告在車輛進口申報時已將匯款水單附於進口報單中。被告說原告匯款資料與申報金額不符，原告匯款金額是標場成交金額，加100元是不要給海關藉口說原告借用Pro Autos的帳號。事實上Pro Autos並無收取原告任何佣金。被告說原告申報之金額比NADA低。事實是中古車車況都不同，不能依行情而不考慮車況。原告有提供全世界最大的汽車拍賣場成交單據供佐，此單據能證明當時購買之車價。被告用國內權威車訊來說原告申報金額未達1/6。被告不會不知道車輛進口後要課高額稅金與繁瑣的驗車，這些被告都沒考慮嗎？

⑶OOCL公司本來就只有海運費，原告也是拿OOCL公司的單據來佐證原告申報海運費用而已，並無其他拖車報關裝櫃等相關費用。拖車費是由笙洋公司開給原告的，國外的W公司開立的單據原告是拿來佐證笙洋公司開給原告的金額無誤之用，並無被告所說兩造同時向原告請款。

⑷原告用個人mail寫給Manheim拍賣場客服，詢問當時標售車輛價格之正確金額，但Manheim拍賣場可能誤認是Pro Autos所寫而回覆給TSUNG。因為是原告借P公司之帳號向Manheim拍賣場標購車輛，拍賣場回覆給客戶（TSUNG）是正常行為，且也證明標購金額正確無誤。

⑸本件購買流程為：原告借用Pro Autos之Manheim拍賣場帳號在Manheim拍賣場買車。交易過程皆在系統上可直接完成，並不需要與拍賣場有任何聯繫。買到後系統會自動扣款，之後委由笙洋安排拖車（109年3月16日陳報狀稱拖車係由Manheim拍賣場安排，109年12月29日之陳報狀改稱係

由笙洋安排）拖至船務代理的美國倉庫，再由倉庫報關後拖至碼頭裝船，並由OOCL公司將貨物運至台灣由原告辦理進口。

㈢原告109年12月21日庭提之陳報狀及稱：

被告以FOB核估完稅價格，查FOB價格已包含內陸運費、裝櫃費、報關費等，惟被告於核課時又加計內陸運費等，足徵被告核估完稅價格時重複計算上開費用，顯已違法。

㈣聲明請求撤銷訴願決定及原處分（含復查決定）。

三、被告則以：

㈠為查明原告報關時檢附系爭車輛拍賣場成交文件及國外承攬商Winn La Logistics（下稱W公司）提供包含拖車費等費用單據真偽，基隆關檢附提單於107年9月19日以(07)基機調查外電字第222號、107年10月16日以(07)基機調查外電字第244號及107年8月16日以(07)基機調查外電字第173號傳真電文請「駐洛杉磯辦事處經濟組」協助查證，結果如下：

⑴A-E報單部份：駐外單位於107年10月26日以102618F303號傳真電文回復略以：「……二、本案經聯繫Manheim拍賣場確認Bill of Sale上所載3部汽車（B車、D車及A車）確為Manheim拍賣場所賣出之汽車，且所載價格無訛。三、另經多次以電子郵件（10月3日、10日及26日），聯繫Manheim拍賣場，請其協助確認發票是否為其所簽發及實際交易價格，惟迄未獲回復；且多次以電子郵件及傳真聯繫公司請其提供相關費用單據亦未獲回復。」F-K報單部份：駐外單位於107年11月8日以110818E343號傳真電文回復略以：「……二、本6案經聯繫Manheim拍賣場，確認貴組傳真電文所檢附之發票及Bill of Sale確為Manheim拍賣場所簽發，且所載價格無訛。三、另以電話及電子郵件聯繫

公司，請其提供相關費用單據亦未獲回復。」L-P報單部份：駐外單位於107年9月19日以091918F0280號傳真電文回復略以：「……二、本案經Manheim拍賣場CaseyRogers協助，確認貴組傳真電文之附件資料均為該公司所簽發且金額正確無訛。三、另承攬商W公司經以電子郵件、電話詢問並留言，迄未見復。」綜上，經駐外單位查證後，C案及E案未獲Manheim拍賣場回復，其他14案雖經Manheim拍賣場以電子郵件回復，惟其未提供相關存檔單據或其他交易資料以佐其說，被告即有質疑。原告僅擷取駐外單位有稱購車金額為真等語，即主張應依該金額核估本案完稅價格，顯有誤解。此外，L至P案部分，原告雖提供Manheim拍賣場購車資料供核，惟其中P案Manheim拍賣場標單上載Bill of Sale字樣，是否為Manheim拍賣場之正式單據，尚非無疑，經前揭駐外單位協助查證該單據之真偽，Manheim拍賣場僅以電子郵件回復，而未提供相關存檔單據，另原告未提供任何匯款資料佐證原申報價格為本案實際交易價格，則本案得否以Manheim拍賣場拍賣場之標單所載金額做為認定本案實際交易價格之唯一證據，尚待釐清。

⑵基隆關於107年6月8日以基普機字第1071015149號函請原告提供相關資料供核，惟迄未獲復。為慎重計，基隆關復於107年11月12日以基機核字第1071002073號函請原告提供相關資料供核。查原告所提供之網路銀行匯款交易資料，雖與基隆關向中央銀行外匯局調閱申請人之匯款紀錄相符，惟原告之匯款金額核與A至K案原申報價格不符，又其於106年8月31日至同年12月5日間尚有多筆不明之匯款紀錄，尚無法勾稽比對，另A至K案原申報價格與市場行情價

格相較偏低。

⑶按「美國政府於1933年確認當時二手車指南有偏差，要求全國汽車經銷商協會（NADA）公布官方指南，作為工業復甦法案之一部分；NADA每月蒐集和分析超過100萬臺汽車、卡車批發及零售交易，提供一系列指南、拍賣數據、分析和數據解決方案，NADA雜誌上載舊汽車交易價格為經美國官方認可之客觀市場行情價格資料。依關稅法第35條規定意旨，係指海關依據所查得之資料，以合理方法核定完稅價格時，應儘可能貼近買賣雙方實際交易價格，而所謂實際交易價格係指買賣雙方在通常交易狀態下，所可能約定之交易價格，即市場行情價格」（最高行政法院103年度判字第520號判決意旨參照）。準此，海關對於自美國進口之舊汽車，係參考NADA雜誌資料，作為是否符合市場行情價格之重要參考。本案之原申報價格與NADA上載Average Trade-in價格相較明顯偏低，其中C案、H案之原申報價格甚至未達上開價格之1/3，本案之原申報價格是否為實際交易價格，容有疑義。

⑷另參酌國內舊汽車收購鑑價及銀行放款單位之參考雜誌「權威車訊」，本案舊汽車之美國出口日期107年1月至107年4月，查得權威車訊所載107年1月至107年4月之收購價格，復參據原告向國稅局申報之106年度毛利率15.09%、107年度毛利率14.97%，如按此獲利比率並依關稅法第33條規定計算本案舊汽車之合理進口價格。本案之原申報價格與之相較亦明顯偏低，其中C、F及I案之原申報價格甚至未達上開價格之1/6，顯見原告申報價格偏低甚多。據此，將本案之原申報價格與NADA Average Trade-in價格、權威車訊雜誌回推合理進口價格及原核估價格比較，可見

本案原申報價格偏低甚多，難認係買賣雙方在通常交易狀態下所可能約定出來之實際交易價格，亦不符合前揭判決意旨所稱之合理行情價格。

⑸為釐清上揭舊汽車之實際交易價格，基隆關先後以107年6月8日基普機字第1071015149號函、107年11月12日基機核字第1071002073號函、107年5月25日基普機字第1071013931號函、107年8月8日以基普機字第1071021097號函函請原告提供交易相關資料供核。A案至K案部分，僅獲原告提供網路銀行匯款交易資料供核，惟核原告之匯款金額與原申報價格不符，又原告於106年8月31日至106年12月5日間尚有多筆不明之匯款紀錄，亦未提供帳冊資料以供勾稽比對。至於L至P案部分，基隆關未獲答覆，原告亦未提供任何匯款資料。

⑹就車價外之應加費用部分，原告報關時檢附國內承攬商笙笙洋公司開立予原告之發票上載費用包含海運費、拖車費、裝櫃費、報關及拖櫃等費用，經檢附提單資料請駐外單位洽國外承攬商W公司請其提供前開相關費用等資料供核，惟迄未獲回復，笙洋公司開立發票上載內容是否為真，尚待釐清。

⑺原告報關時另檢附OOCL公司開立予笙洋公司包含海運費之發票供核，基隆關於107年11月16日以基普機字第1071030339號函請OOCL公司協查，據該公司107年11月27日台業字第(107)108號復函，原告所提供之發票上載海運費（OceanFreight）僅為Long Beach到台中之海運運輸費，並未包含系爭車輛在Compton之倉儲費、Compton至Long Beach港之拖車費、搬運費、裝櫃費及車輛固定費等費用。

⑻原告雖檢附由EES LLC公司（下稱E公司）所開立國外拖車

費用之發票及笙洋公司所開立之發票供核，惟核E公司所開立之發票所載拖車行程「To Compton」係至Compton倉儲地，均非拖運至本件出口港Long Beach，且拖車費用並未包含由倉儲地至出口港之運輸費、裝櫃費、搬運費及報關傳輸費等應加計費用，經基隆關以提單資料請駐外單位洽國外承攬商W公司請其提供前開相關費用等資料供核，惟迄未獲回復。基隆關另函請笙洋公司提供前開相關費用等資料供核，亦迄未獲回復。又同一筆拖車費用分別由國外及國內攬貨商開立發票或單據予原告並同時向其請款，亦有可疑，笙洋公司所開立之發票上載內容是否為真，尚待釐清。

⑼基隆關於106年2月14日以(106)基機調查外電字第043號傳真電文請駐外單位，協查另5案相同進口人相同案情之國外承攬商W公司所開立之收費發票，駐外單位於106年3月9日030917F0078號傳真電文回復協查結果，經核本5案原告提供E公司開立之國外拖車費用發票與另5案國外承攬商W公司開立之收費發票，然細譯E公司與W公司所開立之發票，可發現2間國外公司之發票格式幾無二致，殊難想像該發票係由不同公司所開立，是本5案原告提供E公司開立之國外拖車費用發票是否屬實，亦非無疑。

⑽從而參據上開事證，原告既未提供足以採信之裝櫃、搬運及報關傳輸費等屬關稅法第29條第3項第5款之應加費用單據資料，因無客觀及可計量之單據資料而無從計算應加費用，依同法第29條第4項，視為無法按該條規定核估其完稅價格；本案已依法賦予原告陳述意見機會，惟原告並未善盡協力義務，海關對於原申報價格仍有合理懷疑，依同條第5項規定，視為無法按該條規定核估其完稅價格，本

件16筆進口報單並無關稅法第29條之適用，原告所稱，核無足採。

㈡有關起訴理由「原告詢問Manheim拍賣場客服之Mail，該公司回覆購買金額正確無誤，……可證明車價」乙節。經查本案向Manheim拍賣場詢問成交價格之電子郵件，查詢人帳號為「bmw_m3_club@hotmail.com.tw」，而拍賣場嗣後係針對「Lin」君回覆；另查原告與基隆關有相同案情案件（進口報單號碼第AE/BC/06/569/H2255號，與本案相同賣方Pro Autos，經臺灣基隆地方法院行政訴訟庭以107年簡字第24號判決確定在案，原告於該案審理中提供以同一帳號「bmw_m3_club@hotmail.com.tw」寄發詢問拍賣場成交價格之電子郵件，拍賣場嗣後係針對一名叫「Tsung」之人回覆，而該案報關發票之簽署人為「Tsung-Hsun LI」，可見Tsung之人與原告報關時簽署報關資料之人相近。綜上，本案16張報單經與基隆關1案之資料互相勾稽結果，本件實際購買系爭舊汽車之人究係何人、交易流程之真實性為何，不無疑問，而就上開事項，原告未能提出相關證據資料以實其說，原告未能盡其協力釐清系爭舊汽車報運進口交易價格疑義之義務，自無法僅憑其提供之資料按關稅法第29條規定核估完稅價格。

㈢原告既未提供足以採信之裝櫃、搬運及報關傳輸費等屬關稅法第29條第3項第5款之應加費用單據資料，因無客觀及可計量之單據資料，而無從計算應加費用；又被告綜合所有事證，基於對原申報價格之合理懷疑，爰依關稅法29條第4項及第5項規定，視為無法按該條規定核估其完稅價格。次查系爭車輛為已使用過之舊車，因車輛使用狀況及配備各有不同，查無同樣或類似貨物業經海關核定之交易價格，故無關稅法第31條同樣貨物及第32條類似貨物之交易價格得據以核估

；又原告未能提供本件國內銷售發票單據，無法依同法第33條規定核定其完稅價格；另舊汽車之價值並非以生產成本及費用核估，故無同法第34條計算價格之適用。從而，本件依關稅法第35條規定，並參據核估作業要點第3點規定，因查無與系爭車輛相同款式車輛之價格資料，且原告亦未提供系爭車輛國內銷售單據及成本資料，無法參據關稅法第31條至第34條所訂核定完稅價格之原則，在合理範圍內彈性運用核估完稅價格，無該要點第3點第1項第1款之適用。E、K、O、P等4案報單部分，爰參據同點項第2款規定，KBB所列相同型式年份新車批發價格扣減折舊後之價格，與美國N.A.D.A.舊汽車行情雜誌上所列Trade-in價格比較，從低據以按附表1所列完稅價格核估；至於其他12案報單部分，舊汽車型式年份與運輸工具進口年份，相差已逾5年，故無同點項第2款之適用，原核估爰參據同點項第3款規定，經憑相關資料向專業商詢得合理價格，分別據以從低核估，完稅價格核估，合理適法，應予維持。

㈣被告109年7月20日答辯狀就「原告所提供單據仍有合理懷疑」之部分補充說明稱：

⑴有關原告聲稱：同樣為原告向Manheim拍賣場購得之車輛，被告肆意認定採用關稅法第29條或第35條進行核估。經查:原告進口報關檢附Manheim拍賣場標單之案件，以往檢附標單送請駐外單位查證，Manheim拍賣場大多不回應，且原告申報價格偏離市場行情甚多，故原告向來之進口案件均依關稅法第35條規定核估完稅價格，俟據海關前駐外查價人員回覆送查案件查證結果稱「Manheim拍賣場公司係美國全國性拍賣場，其標售價格經常供車界作為買賣車輛之參考」，原告之進口案件始改依關稅法第29條規定核

估完稅價格，惟應加計費用略有調整。然原告仍不服海關對其完稅價格之核定，提起行政救濟，因海關前駐外查價人員與原告之公司負責人林昭明私下聯繫，此有原告於臺灣臺中地方法院行政訴訟庭108年度簡更一字第1號行政訴訟補充理由狀附件（三）可資證明，又前駐外查價人員僅以電洽方式詢得Manheim拍賣場之成交金額，而未提供相關佐證資料，前駐外查價人員提供相關資料之真實性尚有疑義，且原告申報進口之車輛並無異狀，海關以一般車況之市場行情價格衡量原告之申報價格確實偏低，故基於合理懷疑而排除關稅法第29條規定，改依關稅法第35條規定核估完稅價格，洵屬有據。

㈡關於原告主張：1、車輛進口申報時已將匯款水單附於進口報單、2、Pro Autos並無收取原告任何佣金。經查：

①原告在車輛進口申報時並未將匯款水單檢附於進口報單中，原告於本(109)年6月1日至被告辦公處所遞交之匯款資料雖與標單上載金額相符，而前於復查階段，為釐清本件之實際交易價格，基隆關分別於107年5月25日以基普機字第1071013931號函、同年8月8日以基普機字第1071021097號函及同年6月8日以基普機字0000000000號函請原告提供相關資料供核，惟均未獲復。本件原告雖再補充匯款水單供核，惟原告未提供進貨、銷貨、存貨帳冊及轉帳傳票等帳冊資料，因國際貿易付款方式多元，尚難憑藉前揭資料窺見原告海外金流全貌。

②次查，經以本件16輛汽車之車身識別碼（VIN）查詢EPICVIN網站，查得B、G、H、J、K及L案之最後哩程讀數與原告提供標單上載哩程相同，而EPICVIN網站上載最後賣價美金21,000、美金9,995、美金12,677、美金10,39

5、美金32,900及18,991與標單上載金額美金3,115、美金1,475、美金1,805、美金1,355、美金5,370及美金2,595相較差距甚大，而參據上開查詢付費之EPICVIN網站所載舊汽車之歷史資料，可避免購得有缺陷和麻煩之舊汽車，因其資料來源係美國司法部最大且最值得信賴之美國資料庫NMVTIS（National Motor Vehicle Title Informational System），該歷史資料係為已驗證的準確資料。前開最後賣價資料係以車身識別碼輸入該網站而得之資訊，基於前揭理由，該等資料應可採信，從而，標單上載金額是否為真，仍非無疑。

⑶有關原告主張：原告已提供全世界最大的汽車拍賣場成交單據供佐，被告機關以NADA及國內權威車訊為價額衡量並不合理。經查：

①原告報運本案車輛進口時並未於進口報單申報特殊車況，海關核價時係依據進口報單申報之廠牌、型式年份、車型及配備等資訊，依NADA上載一般車況Average Trade-In市場行情價格核估完稅價格，且原告所提供僅係北美地區Manheim拍賣場單一拍賣場之價格資料，而NADA團隊每月收集和分析超過100萬個汽車和卡車批發和零售交易（包含拍賣場交易），並提供一系列指南、拍賣數據、分析和數據解決方案，NADA雜誌上載之舊汽車交易價格為一經過美國官方認可之客觀市場行情價格資料，海關依NADA上載價格核估完稅價格核屬客觀公正。

②次查，於一般國內之拍賣場網站之競標過程中，買家若對產品有疑問，可在拍賣場網頁之間與答處詢問賣家，甚至買家會私下電洽賣家商談價格。而本案16份報單中，原告檢附之標單資料竟有3種格式，且Manheim拍賣場

有多種庫存來源，本案16輛舊汽車在Manheim拍賣場之交易中，買家Pro Autos與賣家之交易是否均在公開透明之Manheim拍賣場交易平台上進行，抑或如同國內拍賣場上之交易，私下電洽賣家商談價格，尚有疑義。

③再查，基隆關分別於107年5月25日基普機字第1071013931號函、同年8月8日基普機字第1071021097號函及同年6月8日基普機字0000000000號函請原告提供符合關稅法第33條規定之相關資料供核，惟均未獲復。另查國內權威車訊雜誌係可取得之客觀公正資訊，該雜誌所載收購價格為國內車商收購已使用未經整理之舊車價格（非銷售價格），海關以該收購價格扣減進口稅費後回推合理進口價格，僅係佐證本案原申報價格偏低，並非以此作為核估本案完稅價格之依據，原告所訴，顯非事實。

⑷有關原告主張：原告借用Pro Autos公司之帳號向Manheim拍賣場標購車輛，拍賣場回覆給客戶（TSUNG）是正常行為，經查：

①另案進口報單第AE/BC/06/569/H2255號，與本案相同國外賣方Pro Autos、相同原告及相同案情，業經臺灣基隆地方法院行政訴訟庭（下稱基隆地院）107年簡字第24號判決「原告之訴駁回」確定。原告於該另案審理中提供以bmw_m3_club@hotmail.com.tw寄發詢問拍賣場成交價格之電子郵件，拍賣場嗣後係針對一名叫Tsung之人回覆（Hello Tsung），經核該另案發票之簽署人為Tsung -Hsun LI，可見Tsung之人名與原告報關時簽署報關資料之人名相近。而本件原告之負責人林昭明君亦詢問拍賣場成交價格，而Manheim拍賣場嗣後係針對林昭明君之人回覆（Hello Lin），由本件與另案互相勾

稽，如原告所稱屬實，原告詢問Manheim拍賣場成交價格之詢問方式一致，何以基隆地院於108年7月30日另案判決原告敗訴後，拍賣場於108年8月13日改對原告回覆電子郵件，原告是否以其他管道與Manheim拍賣場客服聯繫，而有108年8月13日之回覆內容，從而Manheim拍賣場客服回覆本案進口舊汽車成交價格之真實性，亦有疑義。

②次查，一般公司營運係以獲利為目的，而公司成立亦有人事、店租、水電及營所稅等基本之成本及費用，本件原告稱借用賣方Pro Autos公司之帳號在Manheim拍賣場購車，而Pro Autos在未獲利之下並無收取原告任何費用，核與常理不符，原告亦未合理解釋，原告所稱，核無足採。

㈤109年10月7日準備程序狀就「原告所提供單據仍有合理懷疑」之部分補充說明稱：

⑴基隆關前於109年6月18日以基機字第1091014542號函復說明陳稱B、G、H、J、K、L案於EPICVIN網站查得案貨最後哩程數與原告提供交易單據上載哩程數相同，而EPICVIN網站上載最後賣價與交易單據上載金額相較甚鉅，故合理懷疑原告所提供交易單據上載金額之正確性，並非無據。嗣原告於法庭庭呈另5案於EPICVIN網站查詢資料，並主張該5案最後成交價與日期都和原申報一樣，初核除M案網站資料上載最後成交日期2017年11月30日，與交易單據上載日期2017年12月4日不同外，其餘4案最後成交價與日期均與原告提供交易單據相同，惟原告提供上開資料，仍有下列可疑之處，經核：

①原告提供之EPICVIN網站資料係為該網站改版後之資料

，而海關原提供之資料係為改版前之資料，此有該網站資料上載改版前1 EPICVIN report $9.99、改版後1report $17.99可資證明。

②D及M案車輛自2009年及2007年至今已使用11年及13年，而網站上載最後哩程數僅1 mile，顯與常理不符。

③E案車輛於網站上載於2018年1月9日前手賣方以美金8,000購得車輛，經過7天後，本案賣方於2018年1月16日於拍賣場竟只以美金3,000向前手賣方購得，前手賣方未加計利潤卻削價銷售車輛亦與常理不符。

④Carfax網站記載C、J及P案車輛曾經發生事故紀錄，而前開3案EPICVIN網站則未載明事故紀錄，EPICVIN網站上載車輛之資訊是否如其網站上所稱為已驗證的準確資料，已非無疑。

⑤根據Carfax網站介紹，Carfax數據庫被認為是世界上最大的車輛歷史數據庫，現已超過200億條記錄。快速增長的資源為人們在汽車生命週期的每個階段　商店、購買、維護、定價和出售∨使用的Carfax產品提供了養料。向Carfax報告車輛訊息的112,000多個國內外訊息來源為這一里程碑做出了貢獻。消費者、經銷商和與汽車相關的公司可以從大量的Carfax來源中存取車輛歷史詳細訊息，這些來源包括汽車服務店、警察局、汽車拍賣、保險公司、美國和加拿大的汽車代理商等。

⑥在一般國內之拍賣場網站之競標過程中，買家若對產品有疑問，可在拍賣場網頁之問與答處詢問賣家，甚至買家會私下電洽賣家商談價格。本16案原告檢附之交易憑證有有4種格式，且Manheim拍賣場有多種之庫存來源，本16案Manheim拍賣場之交易中，買家Pro Autos（本16

案之賣方）與賣家之交易是否均在公開透明之Manheim拍賣場交易平台上進行，抑或如同國內拍賣場上之交易，私下電洽賣家商談價格，仍非無疑。

⑵次查，參照基隆關109年6月18日基機字第1091014542號函復說明及109年7月29日以基機字第1091018493號函說明，均曾提及前駐外查價人員僅以電洽方式詢得Manheim拍賣場之成交金額，其詢價方式亦有可議之處，經比對原告其他進口案件送查價結果，分述如下：

①關於原告所涉之另10案，基隆關請前駐外查價人員詢問Manheim拍賣場成交金額，其於106年2月13日回覆稱：「……另電洽Manheim拍賣場客服表示，基於資料保密規定無法配合提供交易資料。」；而原告所涉之另13案，基隆關亦請前駐外查價人員詢問，其於106年4月25日回覆內容稱：「……二、經電洽Manheim拍賣場客服部門查證，……13份Manheim拍賣場標單內容為真。」。

②細繹前揭文件，該另10案Manheim拍賣場客服已於106年2月13日回覆稱基於資料保密規定無法配合提供交易資料，而該另13案前駐外查價人員竟以電洽方式詢得Manheim拍賣場回覆資料，已非無疑，況1輛車之車身識別碼計17碼，13輛車之車身識別碼共計221碼，殊難想像前駐外查價人員僅以電洽方式即詢得13輛車之成交資料。

㈥110年1月25日準備程序庭就「稅務核課之計算方式」補充說明稱：

⑴關於原告於109年12月21日準備程序庭稱借用本案賣方Pro Autos之Manheim拍賣場帳號下單，並請Pro Autos以標單價格加100元作為發票金額乙節。經查：

①按關稅法第30條之意旨，被告合理懷疑原告與賣方Pro

Autos間是否有特殊關係致影響交易價格。

②況衡諸常情及經驗法則而言，若非出借帳號者與原告熟識、且具有相當信賴基礎或有生意合夥等關係，豈會隨意出借帳號予不熟識之原告購買車輛，若遭借用者隨意棄標，豈非影響該公司於美國拍賣場之商譽與信用。惟觀諸本件16案原申報價格均不同，但原告就該16案均給付手續費100元美元予Pro Autos，顯與常情相違，足認可原告與Pro Autos間具有合夥等互利關係，否則無法說明Pro Autos，何以容許上開棄標風險可能出現，進而影響公司營運，原告就此無法提出較合理之解釋，上開交易之真實性，即有可疑之處。

⑵關於原告主張本案標單金額經Manheim拍賣場確認乙節，經查:關稅法第29條既明定價額之核定應根據客觀及可計量之資料，縱Manheim拍賣場以電話回復標單所載價格為真，仍應提出相關資料以資佐證，否則難使海關足以認定該價格為真，此有貴院109年度簡上字第37號判決理由參照。本案縱經Manheim拍賣場以電子郵件回復標單所載價格為真，但並未提供相關存檔單據或其他交易資料以供佐證，難以該標單所載價格認定為本案實際交易價格。

⑶關於原告所提之單據:

①原告前於104年8月25日亦曾以報單第AE/BC/04/UZ92/6632號報運進口2009年Mini Cooper S(車身號碼:WMWMF73 529TW83862)(下稱甲案)，另同日以報單第AE/BC/04/UZ 92/6633號報運進口2009年Mini Cooper S Clubman(車身號碼:WMWMM33569TP93537)(下稱乙案)，經查該2案報關時均檢附W公司及笙洋公司所開立之運費單據以佐證其價格為真，惟比對駐外單位查得W公司實際

開立該2案貨物之運費單據，不僅兩者格式不同，且原告檢附所稱之W公司單據上載Trucking Free明顯係拼字錯誤。另比對甲、乙2案海運費部分，笙洋公司開立之費用為美金400，駐外單位查得W公司實際開立該2案貨物之運費單據上載Ocean Freight（海運費）均為美金750，原告所提供運費等單據明顯不實。原告另案報關時檢附E公司開立之運費單據，惟經核上載地址與W公司同為375 West Victoria Street Compton CA 90220，且格式不僅與原告提供之甲乙兩案不實之W公司單據相同，上載Trucking Free之拼字錯誤亦雷同，且所載日期（年/月/日）與美國日期格式（年份在後，即月/日/年）不符。被告復核對原告於本案提出之EES LLC公司開立之發票，其地址及格式有前述相同情況，且上載日期格式（年/月/日）亦與美國慣例不符。

②另查，財政部關務署基隆關委請專業商向國外物流商Dolphin Logistics Inc.詢問自美國運送汽車回台之報價，上載除海運費用外，尚有Port Drayage（港口拖車）、Pier Pass Fee（碼頭通行）、Clean Truck Fee（卡車清潔費）、Loading Fee（裝運費）、Block &Bracing（支撐固定）及Custioms Fee（報關費）等費用，每輛車含海運費約需美金800之費用，與上開駐外單位查得104年間甲、乙2案之費用（美金750）相近，本16案笙洋公司開立予原告發票上載海運費僅為美金150、美金200及美金300，申報之海運費加上應加計費用顯然偏低，原告檢附之單據顯有可疑。

⑷關於原告略稱，被告以FOB核估完稅價格，查FOB價格已包含內陸運費、裝櫃費、報關費等，惟被告於核課時又加計

內陸運費等，足徵被告核估完稅價格時重複計算上開費用乙節。經查：

①美國對FOB術語的解釋與運用，與國際上的一般解釋與運用有明顯差異:美國對外貿易定義下的FOB是指「運輸工具上交貨」，此一條件，實際上是6種FOB的總稱，這6種FOB關於買賣雙方的義務規定，各不相同，與Incoterms的FOB是指「船上交貨」者，涵義迥然不同。其中只有「指定裝運港船上交貨」（FOB Vessel【named port of shipment】）與Incoterms相當。

②按關稅法第17條第1項規定：「進口報關時，應填送貨物進口報單，並檢附發票、裝箱單及其他進口必須具備之有關文件。」原告自美國進口舊汽車，並於本16案報關時檢附Manheim拍賣場及賣方Pro Autos開立之發票及國內承攬商笙洋公司開立之發票等資料，且於進口報單各欄位申報相關數據，以A案為例，依A案原告檢附之相關資料，Manheim拍賣場開立發票上載金額美金1,260，其交易條件核屬EXW（即Ex Works出廠價格）；賣方Pro Autos開立之發票上載金額為美金1,360，賣方發票載明交易條件（Term:FOB），惟查該發票未載明裝運港，且原告另將拖車費、裝櫃費、報關費等金額合併申報應加計費用（報單欄位【20】）美金210，可見本案發票所載「FOB」並非指「船上交貨」，該「FOB」價格不包括出廠後到裝運港船上交貨前之所有費用。

③為臻明確，被告表列本16案完稅價格如附表6，以本案報單觀之，原申報完稅價格計算方式如下:原申報起岸價格係以離岸價格FOB＋運費＋應加費用，原申報完稅價格為原申報起岸價格x匯率，即原告所申報進口報單

第20欄位之「應加費用」本未包含在FOB價格內。而被告係認原告所申報之FOB價格過低，改按附表6所列FOB價格核估，自應再加計上述運費及應加費用，並無重複計算之情事。原告此部分主張，亦經法院實務認定無重複計算之情事，此有貴院109年度簡上字第37號判決理由可資參照。

㈣本件A、B、C、D、F、G、H、I、J、L、M、N等12案係依關稅法第35條規定，向專業商詢得合理行情價格核估完稅價格，經核與NADA Average Trade-in價格相當。至於E、K、O、P等4案，因係進口日5年內之舊汽車，爰依據「進口舊汽車核估作業要點」第3點第1項第2款規定，按KBB之Dealer Invoice扣減折舊後之價格，與NADA Average Trade-in價格比較後從低核估，該4案均因案貨車輛NADA Average Trade-in價格較低，故採NADA Average Trade-in價格核估其完稅價格。另參據NADA雜誌出版者註解，該雜誌所列價格僅係針對舊汽車估價，並不包含從購買地運送至不同州或市場之運費，可見該價格不包括到裝運港船上交貨前之所有費用，被告核無重複計算上開費用情事。

㈤爰聲明求為判決如主文所示。

四、本件爭議關鍵即為：原告提供系爭貨物進口報單等相關單據，是否符合關稅法第29條之規定？原告就系爭貨物金額、運送費用等待證事項，是否業已履行協力義務？被告認定原告進口報單等單據仍有合理懷疑，並且無法依據關稅法第29條至34條之規定核定完稅價格，故依關稅法第35條之規定核估完稅價格，是否合法？經查：

㈠按「（第1項）從價課徵關稅之進口貨物，其完稅價格以該

進口貨物之交易價格作為計算根據。（第2項）前項交易價格，指進口貨物由輸出國銷售至中華民國實付或應付之價格。（第3項）進口貨物之實付或應付價格，如未計入下列費用者，應將其計入完稅價格：一、由買方負擔之佣金、手續費、容器及包裝費用。…五、運至輸入口岸之運費、裝卸費及搬運費。六、保險費。……（第5項）海關對納稅義務人提出之交易文件或其內容之真實性或正確性存疑，納稅義務人未提出說明或提出說明後，海關仍有合理懷疑者，視為無法按本條規定核估其完稅價格。」、「進口貨物之完稅價格，未能依第29條規定核定者，海關得按該貨物出口時或出口前、後銷售至中華民國之同樣貨物之交易價格核定之。核定時，應就交易型態、數量及運費等影響價格之因素作合理調整。前項所稱同樣貨物，指其生產國別、物理特性、品質及商譽等均與該進口貨物相同者。」、「進口貨物之完稅價格，未能依第29條及前條規定核定者，海關得按該貨物出口時或出口前、後銷售至中華民國之類似貨物之交易價格核定之。核定時，應就交易型態、數量及運費等影響價格之因素作合理調整。前項所稱類似貨物，指與該進口貨物雖非完全相同，但其生產國別及功能相同，特性及組成之原材料相似，且在交易上可互為替代者。」、「（第1項）進口貨物之完稅價格，未能依第29條、第31條及前條規定核定者，海關得按國內銷售價格核定之。（第2項）海關得依納稅義務人請求，變更本條及第34條核估之適用順序。（第3項）第1項所稱國內銷售價格，指該進口貨物、同樣或類似貨物，於該進口貨物進口時或進口前、後，在國內按其輸入原狀於第一手交易階段，售予無特殊關係者最大銷售數量之單位價格核計後，扣減下列費用計算者：一、該進口貨物、同級或同類別

進口貨物在國內銷售之一般利潤、費用或通常支付之佣金。二、貨物進口繳納之關稅及其他稅捐。三、貨物進口後所發生之運費、保險費及其相關費用。」、「進口貨物之完稅價格，未能依第29條、第31條、第32條及前條規定核定者，海關得按計算價格核定之。」及「進口貨物之完稅價格，未能依第29條、第31條、第32條、第33條及前條規定核定者，海關得依據查得之資料，以合理方法核定之。」，分別為關稅法第29條第1項、第2項、第3項、第5項、第31條、第32條、第33條第1項至第3項、第34條第1項及第35條所明定。又「本法第35條所稱合理方法，指參酌本法第29條至第34條所定核估完稅價格之原則，採用之核估方法。依本法第35條規定以合理方法核定完稅價格時，不得採用下列各款估價方式或價格：一、在我國生產貨物之國內銷售價格。二、兩種以上價格從高核估之關稅估價制度。三、貨物在輸出國國內市場之銷售價格。四、同樣或類似貨物依本法第34條規定核定之計算價格以外之生產成本。五、輸往其他國家貨物之價格。六、海關訂定最低完稅價格。七、任意認定或臆測之價格。」為關稅法施行細則第19條所明定。

㈡按關稅交易價格制度，建立在公開市場自由競售價格之基礎上，而以買賣雙方自動成立之價格為估價依據；所謂交易價格係指進口貨物由輸出國出口銷售至我國實付或應付之價格，固不論已否支付，或以任何方式支付均包括之。而為查明進口貨物之正確價格，確保國家課稅並保護國內產業，其由進口人提出之進口單據雖為估價之參考文件，然法律同時授權海關如對進口人所提相關文件資料存疑時，經要求進口人說明而未說明或說明後仍對之持合理懷疑者，得視為該貨品無法按其交易價格核估完稅價格，而由海關依關稅法第31條

以下規定予以調整。易言之，依據關稅法第29條第5項規定，海關並非需至證明進口人提出之交易文件確屬虛偽不實之程度，始得調整不依據進口人提出之交易價格資料核定，而係海關基於專業之審查，並由進口人負相當之協力義務後，海關仍具合理懷疑時，即可依據關稅法第31條以下規定另行核定其完稅價格，藉以避免買賣雙方藉國際貿易稽查不易之特性而低報價格，逃避稅賦，俾達到公平合理課稅之目的。又納稅義務人進口貨物時所提出之交易文件或其內容之真實性或正確性存有疑義，且該進口貨物由輸出國銷售至我國實付或應付之價格不明時，海關應按該貨物出口時或出口前、後銷售至我國之同樣貨物之交易價格核定其完稅價格；如無同樣貨物或其他不能情事，則按該貨物出口時或出口前、後銷售至我國之類似貨物之交易價格核定之；如無同樣貨物、類似貨物或其他不能情事，則按國內銷售價格核定之，或依納稅義務人請求，改按計算價格核定之；如無同樣貨物、類似貨物、國內銷售價格或其他不能情事，則按計算價格核定之。如無同樣貨物、類似貨物、國內銷售價格、計算價格或其他不能情事，則依據查得之資料，以合理方法核定之（最高行政法院103年度判字第183號判決、105年度判字第521號判決意旨參照）。

㈢參諸關稅法第29條第5項規定及上述最高行政法院見解，海關對於進口人提供之單據，無庸證明其係「虛偽不實」，始得調整進口報價；海關僅須具有「合理懷疑」，即得依據關稅法第31條以下規定，另行核定其完稅價格。本件原告提出系爭貨物相關投標及運費等單據，然被告抗辯其進口申報價格與美國「全國汽車經銷商協會」NADA Average Trade-in價格相較，明顯偏低。不僅未達核估平均價格1/2，且編號C

、H、K等案，車輛價格甚至未達核估價格之1/3；另依國內舊汽車收購鑑價及銀行放款參考雜誌「權威車訊」資訊，系爭貨物進口報價亦明顯偏低，其中C、F及I案之原申報價格甚至未達上開價格之1/6等情，此有相關價格對照資格附卷可參（原處分卷第4冊第34、38、39、62-66、140、148頁之NADA記載價格、第118-122、161-162頁之權威車訊及第159-160頁之價格比較表參照）。足見被告辯稱其對原告申報系爭貨物之進口價格具有「合理懷疑」等語，並非主觀臆測，確有客觀數據可憑。

㈣上述估價作業方式，被告依據103年8月7日修正之「進口舊汽車核估作業要點」第2點規定：「核估進口舊汽車之完稅價格，應依進口地關稅局就實到貨物認定之型式年份（MODEL YEAR）及配備等，適用關稅法第29條至第35條規定辦理。」、第3點第1項規定：「進口舊汽車適用關稅法第35條規定核估完稅價格者，得依下列方法辦理：（一）參酌關稅法第二十九條至第三十四條所定核估完稅價格之原則，在合理範圍內，彈性運用核估完稅價格。（二）如有業經海關核定之相同型式年份之同樣或類似新車離岸價格者，以該離岸價格扣減折舊，另加運費及保險費計算完稅價格。自北美地區進口之舊汽車，如查無前述離岸價格，即按KELLEY BLUE BOOK所列相同型式年份新車批發價格DEALER INVOCE扣減折舊後之價格，須與美國N.A.D.A.舊汽車行情雜誌上所列AVER AGE TRADE-IN價格比較後，從低核估。但改裝車、手工製造車、少量車及其他具保值性之特殊車輛不適用本款規定。（三）參考駐外單位提供之輸出國出口行情，另加運費及保險費計算完稅價格，或參據向國內代理商、專業商、汽車商業公會詢得之行情價格核估。（四）以其他合理方法查得之價格核

估。」、第4點規定：「進口舊汽車之折舊年份，以運輸工具進口日所屬之年份起算，其折舊計算方式及折舊率如附表一。」、第8點規定：「旅客攜回之國外自用舊汽車，其完稅價格之核估，適用第二點及第三點規定，其折舊計算方式及折舊率如附表二。」辦理系爭貨物之完稅價格核估。經查「進口舊汽車核估作業要點」係屬行政規則，乃財政部為統一海關查估作業及認定事實所設之內部一般性規定，核與關稅法第29條至第35條及關稅法施行細則第19條之規範意旨相符，被告據為查估作業之標準，自屬有據。最高行政法院106年度判字第587號判決亦採相同見解。

㈤原告就系爭貨物提供之單據，除被告依據「進口舊汽車核估作業要點」認其進口報價偏低之外，系爭貨物之單據另有下述瑕疵難以治癒，茲分述如下：

⑴按「私文書應由舉證人證其真正。」行政訴訟法第176條準用民事訴訟法第357條定有明文。本件原告提出Manheim拍賣場開立之單據為證，然其單據均有多種不同格式，且均屬影本（本院卷第497-527頁參照），原告欠缺單據原本可供查驗，可信度已非無疑。況且依原告自陳交易流程（本院卷第289、355頁之準備程序筆錄、109年3月16日陳報狀參照），原告係借用訴外人Pro Autos帳號向Manheim拍賣系爭貨物等情，因此上述單據均為Pro Autos與Manheim之交易紀錄，難認原告即為系爭貨物之買受人。原告提供之購買單據既屬Pro Autos與Manheim之交易紀錄，而原告主張其係借用Pro Autos帳號一節，亦無任何文件往來（例如電子郵件）可資證明，核與常情有違。雖然Pro Autos開立之發票均加開美金100元之費用（原處分卷第1冊第1、15、30、44、58頁、第2冊第1、17、35、51、68、

85頁、第3冊第1、15、29、45、59頁及本院卷第561-591頁發票參照），然原告於審理時自承Pro Autos並未向其收取借用帳號費用，足見上述發票內容並非全然屬實。況且Pro Autos既為獨立之營利事業，然其同意原告長期借用帳號標售多輛汽車，或將因此承擔衍生稅捐或費用，竟未收取任何報酬，無償配合原告作業，亦乏合理說明。

⑵退步言之，原告固然檢附匯款紀錄，證明系爭貨物確係由其購買（原處分卷第4冊第24-30頁參照）。經由核對附表所示各案之匯款單據與發票日期，其中編號A、B、E、G、I、L、M、N、O、P車輛，均呈現發票日期「早於」系爭貨物標售日期或原告匯款日期。意即尚未標得系爭貨物前，Pro Autos即已「預知」標售金額而開立發票，顯有矛盾（本院110年3月15日準備程序筆錄參照）。承上所述，原告提供Pro Autos開具之發票，性質上仍為私文書，應由原告證明其為真正。審理中原告則稱：「我認為應是Pro Autos誤載，而我也沒有注意。」「因為朋友提供給我的發票都是制式的格式，可能日期沒有更改。」「我也不知道，這個確實有疑惑。我猜有可能是我事後向Manheim拍賣場要求的標單，我不知道上述的日期到底是交易的日期，還是查詢時列印的日期。」等語（參見本院卷第355、485頁準備程序筆錄）。上述發票及匯款單據時序錯誤，不符交易常情，原告亦無法釐清其緣由，所述自難輕信。

⑶本件經被告傳真電文請「駐洛杉磯辦事處經濟組」協助向之Manheim拍賣場查證，其中編號C及E之車輛未獲回覆，其餘14臺車輛經拍賣場回覆：「所載價格無訛。」（原處分卷第4冊第75-77頁參照）。系爭貨物雖經Manheim回覆標售價格正確，但既係使用Pro Autos名義標得，復乏具

體事證認定原告即為標售主體，尚無從為其有利之認定。

⑷原告另於109年7月23日雖提供EPICVIN網站之成交價格資料供佐，然查被告所屬基隆關前於109年6月18日以基機字第1091014542號函復說明：B、G、H、J、K、L案於EPICVIN網站查得系爭貨物之行駛里程數與原告提供交易單據所載里程數相同，然EPICVIN網站所載最後賣價與交易單據記載金額相去甚遠，則被告據此主張存有合理懷疑，即非虛妄。原告於審理中就另提其它5案於EPICVIN網站查詢資料，然被告亦已具體指出其合理懷疑所在如下：①原告提供之EPICVIN網站資料係為該網站改版後資料，而被告提供之資料係為改版前資料。②D及M案車輛自2009年及2007年至今已使用11年及13年，而網站上載最後哩程數僅1英哩，顯與常理不符。③E案車輛於網站上載於2018年1月9日前手賣方以美金8,000購得車輛，經過7天後，賣方於2018年1月16日於拍賣場竟只以美金3,000向前手賣方購得，前手賣方未加計利潤卻削價銷售車輛亦與常理不符。④Carfax網站記載C、J及P案車輛曾經發生事故紀錄，而前開3案EPICVIN網站則未載明事故紀錄，EPICVIN網站上載車輛之資訊是否如其網站上所稱為已驗證的準確資料，已非無疑。

⑸就車價以外其他必要費用（例如內陸運費），原告報關時檢附笙洋公司開立予原告之發票上載費用包含海運費、拖車費、裝櫃費、報關及拖櫃等費用，經被告函請提供國外承攬商W公司提供內陸運輸等單據，然均未獲回覆。原告則稱：「從拖車到回臺灣的期間，原告是委託笙洋去辦理，能拿到的只有笙洋的單據去申報，至於笙洋與國外攬貨公司間如何拆帳，原告並不知道，原告是付錢予笙洋，所

衍生的應加費用都記在笙洋的單據內」等語（109年6月11日準備程序筆錄參照）。倘若原告所述屬實，則笙洋公司自得輕易取得系爭貨物於美國內陸運輸之相關費用單據以供查核，然則本件原告報關時檢附OOCL公司開立予笙洋公司包含海運費之發票供核，然其內容僅為Long Beach到台中之海運運輸費，並未包含系爭車輛在Compton之倉儲費、Compton至Long Beach港之拖車費、搬運費、裝櫃費及車輛固定費等費用。

⑹另查，原告雖然檢附由EES LLC公司開立國外拖車費用之發票，然其記載內容則係拖運至Compton倉儲地，而非自倉儲地運至出口港Long Beach，且未包含由倉儲地至出口港之運輸費、裝櫃費、搬運費及報關傳輸費等應加計費用。自難認其提供之單據確已包含美國內陸運輸之相關費用。如前所述，本件國際貿易中不同交易階段，涉及國內及國外廠商，其所出具之文書均為「私文書」，依法須由原告負責證明其為真正。倘若提供之文件無法正確勾稽比對，因此導致事實認定隱晦不明無法確定，其不利益自應由負有舉證責任之原告承擔。

⑺此外，被告亦就原告進口貿易條件FOB，並未包括實際運費多所質疑，綜上所述，本件系爭貨物之交易模式如何進行？買受人為何人？各個階段之廠商有無賺取差價或收取報酬？原告如何取得系爭貨物？系爭貨物自美國抵達臺灣之相關內陸及國際運輸費用若干？單據何在？均有不符交易常情之疑義。則被告抗辯原告進口報價偏低，被告存有合理懷疑等語，自值採信。

㈥承前所述，原告進口系爭貨物申報之價格既合理懷疑，即與關稅法第29條各項交易價格之規定不符，自難逕依該條辦理

估算完稅價格。另系爭貨物係屬二手車輛，品牌、年份、里程等因素，再附加不同運費之計算，條件差異甚大，亦無關稅法第31條及第32條所稱「同樣貨物」及「類似貨物」之交易價格據以核估。另系爭貨物既因車輛條件及進口運費等差異性，原告亦未提供國內銷售價格資料供參，自難依據關稅法第33條規定核定其完稅價格；另系爭貨物因係二手車輛，車況條件各不相同，自難按生產成本、費用、利潤、運輸費用、保險費用等計算價格，關稅法第34條之規定亦難適用。從而被告依據關稅法第35條，就系爭貨物部分參考上述「進口舊汽車核估作業要點」規定，參考Kelly Blue Book（原處分卷第4冊第31-37、68-72、141頁參照）及NADA Average Trade-in等資料（原處分卷第4冊第38、140、148頁參照），從低核估系爭貨物完稅價格；其餘部分因車輛年份與進口年份相差已逾5年，經被告向專業商詢得合理價格（原處分卷第4冊第122-139頁參照），從低核估。經核與關稅法第35條規定相符。

㈦本件被告以合理方法核估系爭貨物完稅價格，符合關稅法及「進口舊汽車核估作業要點」規定，原處分洵屬適法。復查及訴願決定予以維持，並無違誤。原告訴請撤銷原處分及復查、訴願決定，均無理由，應予駁回。

五、據上論結，本件原告之訴為無理由，依行政訴訟法第195條第1項後段、第98條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　5　　月　　12　　日

臺中高等行政法院第三庭

審判長法　官　王　德　麟

法　官　林　靜　雯

法　官　張　升　星

以上正本證明與原本無異。

如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書（均須按他造人數附繕本）；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（須附繕本）。未表明上訴理由者，逕以裁定駁回。

上訴時應委任律師為訴訟代理人，並提出委任書，但符合下列情形者，得例外不委任律師為訴訟代理人：

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.上訴人或其法定代理人具備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　　110　　年　　5　　月　　12　　日

書記官　凌　雲　霄