

臺北高等行政法院判決

) FKT64W1Z1X5L0;@107年度訴字第

) FKT64W1Z1X5L0;@108年8月22日辯

04 原 告 凱 富 興 業 有 限 公 司
05 代 表 人 郭 人 誌 (董 事)
06 訴 訟 代 理 人 彭 若 鈞 律 師
07 被 告 財 政 部 關 務 署 基 隆 關
08 代 表 人 蘇 淑 貞 (關 務 長)
09 訴 訟 代 理 人 洪 士 茗
10 王 良 偉

11 上 列 當 事 人 間 關 稅 法 事 件 ， 原 告 不 服 財 政 部 中 華 民 國 107 年 3 月 16
12 日 台 財 法 字 第 10713907280 號 (案 號 ： 第 000000000 號) 訴 願 決 定
13 ， 提 起 行 政 訴 訟 ， 本 院 判 決 如 下 ：

14 主 文

15 原 告 之 訴 駁 回 。

16 訴 訟 費 用 由 原 告 負 擔 。

17 事 實 及 理 由

18 一、事實概要：原告委由錦德汽車報關行於民國105年7月21日向
19 被告申報自日本進口德國產製舊汽車乙輛（下稱系爭車輛）
20 （報單號碼：第00/00/000/00000號，下稱系爭報單），於
21 同年月22日完稅放行後，嗣於106年11月1日以「連線進／出
22 口報單更正申請書」檢附相關文件，向被告申請更正報單貨
23 名欄第1項第1小項之型式年份（MODEL YEAR）「2002」改為
24 「1998」，經被告認原告申請已逾進出口報單申報事項更正
25 作業辦法（下稱更正作業辦法）第7條所定6個月之期限，爰
26 以106年11月13日基普六字第1061030343號函（下稱原處分
27 ）否准其申請。原告不服，提起訴願，遭決定駁回，遂提起

01 本件行政訴訟。

02 二、原告主張略以：（一）系爭報單關於系爭車輛之型式年份原
03 記載為「2002」，嗣後原告提出原廠證明，證明系爭車輛之
04 出廠年為「1997」，足見系爭車輛係在西元2002年前生產，
05 其型式年份自不可能為「2002」；且由原告提出之出廠證明
06 可知，系爭車輛既為1997年11月製造之「BMW 5 Series
07 Touring（E39）」，依據Alpina公司官網資料所示其生產製
08 造之年份為1997年8月至1998年12月，其型式年份自屬1998
09 年之型式年份，故被告認定顯無困難。（二）系爭車輛於10
10 5年7月22日押款放行，嗣後即按測試流程逐一序排測，至財
11 團法人車輛安全研究測試中心安全審驗時，因審驗需要出廠
12 證明，而立即向日方要求提供，惟日方答覆該車為舊車，亦
13 非原進口商，無資格向原廠要求補發出廠證，原告嗣後輾轉
14 找到有資格廠商代為申請補發，始發現出廠證年份與原申報
15 年份不同。遂立即向被告於106年11月1日申請更正。又關於
16 系爭車輛放行後，接續領照使用所需之諸多檢測程序，既攸
17 關系爭車輛是否得以領牌使用，自屬進出口報單申報事項更
18 正作業辦法第7條規定之「情況特殊」之情形。被告主張就
19 「情況特殊」有判斷餘地，但未述明係指何情況；又型式年
20 份既然為進口汽車「核定進口貨物完稅價格及徵納關稅、代
21 徵其他稅費」最重要因素，而「核定進口貨物完稅價格及徵
22 納關稅、代徵其他稅費」為被告職務之核心，有錯誤自需予
23 以更正。況本件原申報之型式年份為2002年，較申請更正之
24 1997年為新，價值亦較高，故本件並非「以新報舊」之情形
25 ，對於稅政並不生任何損害。（三）原告固於105年9月1日
26 取得系爭車輛之出廠證明，但係在106年10月1日始向財團法
27 人車輛安全審驗中心（下稱車審中心）提出審驗，後經車審

01 中心於106年10月25日以電子郵件要求補正型式年份為西元
02 2002年，而出廠日期為西元1997年之原因，原告旋於106年
03 11月1日向被告申請更正進口報單，故原告實係在申請系爭
04 車輛審驗時，始發現此一需更正事項，亦隨即申請更正進口
05 報單。因此，原告絕無任何拖延之情事。再者，車審中心亦
06 以關務署之創新e化服務-汽車進口服務系統平台所載型式年
07 份為系爭車輛MODEL YEAR之認定依據，故向被告更正系爭車
08 輛之進口報單，實有必要。（四）依報單更正作業辦法第2
09 條、第7條規定之修正說明意旨，所謂例外情形即申請人能
10 證明申報錯誤有損及其權益之情形。而如今原告之權益確實
11 已經受到影響，自屬報單更正作業辦法第7條但書規定之情
12 形，自應准許更正；又進口報單之功用係在表明進口貨物性
13 質、數量、價格等事項，而便於相關之功用係在表明進口貨
14 物性質、數量、價格等事項，致使於相關進口查驗、課稅之
15 程序，此等程序其目的在於貨物進口後得以繼續處分、使用
16 、收益進而凸顯進口貨物之價值，展現國際貿易對經濟發展
17 之功能，實不應將行政程序反客為主，僅因機關間爭議造成
18 人民財產使用收益之實質限制，藉人民些許過失即造成重大
19 難以回復之損失，如同對於人民之處罰，實已違反比例原則
20 。（五）依據車輛型式安全審驗管理辦法之規定，車審中心
21 本無任何認定型式年份之權限；次依據進口舊汽車核估作業
22 要點第2點之規定，型式年份之認定本屬被告之職務，是被
23 告主張車審中心就型式年份有認定權限，顯已推諉自身職責
24 ，而違反依法行政原則。依據另案車審中心107年8月7日訴
25 願答辯理由，明示系爭車輛之出廠年份及型式年份差距過大
26 顯屬錯誤，但因「創新e化服務-汽車進出口」系統平台資料
27 ，並非車審中心有權干涉，故駁回原告車輛審驗之申請，嗣

車審中心訴願答辯理由，經交通部107年12月22日交訴字000000000號訴願決定所維持，故本件進口報單之更正僅有被告得以為之等語。並聲明求為判決：1.原處分及訴願決定均撤銷。2.被告應依原告106年11月1日「連線進口／出口報單更正申請書」所載內容，更正原告報單（報單編號：00/00/000/00000）貨名欄第1項第1小項之型式年份（MODEL YEAR）為「1998」。

三、被告則以：（一）按行政院所屬各機關，依其所掌事務或行政任務之性質而為分工，各自行使權限之管轄權，本案車審中心受交通部委託行使公權力，應依其權責範圍完成安全審驗之行政任務，交通部107年12月22日交訴字第1071300683號訴願決定並未揭示任何法令規章或行政契約要求車審中心根據被告製作報單所載型式年份開啟車輛審驗程序，車審中心亦無內部作業規定提及「型式年份」一詞，車審中心做成准駁決定，又何須以報單記載之「型式年份」為據。再者，原告所稱海關使用連線平台傳輸進口報單相關資訊，係提供其他機關（構）使用進口貨物通關資訊之便民措施，性質上乃「行政事實行為」，並未做成任何羈束其他機關（構）之決定，亦非專為進口車輛申請安全審驗而設，該等資料僅具提供其他機關（構）參酌利用之性質，車審中心不得因原廠證明與報單所載不符，即迴避其受交通部委託行使安全審驗之行政任務。（二）本案如探求原告提起本件訴訟之目的，無非係以通過車輛檢測、以利後續辦理領牌作業，惟此乃交通部依監理法規主管之業務，相關機關（構）如何依法認定事實、適用規定及做成最終決定，究非被告等關務機關所得介入。再者，車審中心依進口報單所載之型式年份，駁回原告所請，乃車審中心單方之決定，而車審中心乃依法設立之

財團法人，非隸屬交通部之行政機關，原告據以指稱二機關相互推諉云云，被告礙難接受。另車測實務上，車審中心對於進口報單上載事項，亦非均以海關認定之事實為據，該中心仍可召開相關會議作成與被告進口報單所載內容不同之決定。（三）系爭車輛係於105年7月22日經被告通關放行在案，原告應於翌日起6個月內申請更正，惟原告遲至106年11月1日始申請更正，顯逾報單更正作業辦法第7條所定6個月之規定期限，且本案經查無報單更正作業辦法第7條所稱「除關稅法或其他法令另有規定」或「情況特殊並檢具證明文件經海關查核屬實」之情形。又原告既自承早於系爭車輛進口（105年7月21日）後未達2個月（105年9月1日）取得原廠證明，此際尚於關稅法第18條第2項之「核課期間」及報單更正作業辦法第7條申請更正之6個月期間內，系爭車輛在未據正確之型式年份進一步查核前，其完稅價格尚非如原告所述，「以舊報新」即無逃漏稅捐之問題。是以，原告縱非出於車輛檢測之目的，亦應主動提出並適時申請更正，協力完成進口貨物完稅價格之核估程序。原告未適時申請更正，屬有可歸責之事由而怠於行使權利之情況。（四）報單更正作業辦法第7條，係以通關放行後6個月申請更正作為原則性規定，而所謂「情況特殊」之例外規定，乃屬不確定法律概念，故本案行政合法性之審查，在被告享有「判斷餘地」及「例外從嚴」之解釋原則下，應以最嚴格標準，適用本條但書之規定。而無論國產車或進口車依法領照使用，均須先通過檢測及審驗過程，故系爭車輛進口放行後，接續領照使用所需之諸多檢測程序，顯非報單更正作業辦法第7條但書所稱之「特殊情況」。（五）原告依報單更正作業辦法第7條但書規定，即應積極提出相關證明文件，以供被告查核；被告復

01 依財政部關務署以103年4月28日台關業字第1031006417號令
02 修正公布之「進口報單申報錯誤情形及審核更正依據表」第
03 13點規定，根據進口人提供之發票、訂購單、型錄及其他「
04 可資證明」之相關資料，始得准予更正。經被告就原告報關
05 時檢附之文件及更正申請書等資料，詳為審核後，查原告所
06 檢附原廠證明所載系爭車輛為「1997」年產製，與其申請更
07 正為「1998」年，尚屬有別。且本案因原告報關檢附之發票
08 已明載型式年份為「2002」，系爭車輛本屬少量特殊改裝車
09 ，每年生產量有限，亦無從依據型錄更正型式年份。是原告
10 檢具之所有證明文件，仍不足供被告查核系爭車輛之MODEL
11 YEAR確為「1998」年，核與報單更正辦法第7條但書規定未
12 合等語，資為抗辯。並聲明求為判決駁回原告之訴。

13 四、本院之判斷：

14 （一）按「進口報關時，應填送貨物進口報單，並檢附發票、裝
15 箱單及其他進口必須具備之有關文件。」「第1項及第2項
16 之報單，納稅義務人或貨物輸出人得檢附證明文件向海關
17 申請更正。」「前3項得申請更正之項目、期限、審核之
18 依據、應檢附之證明文件及其他應遵行事項之辦法，由財
19 政部定之。」行為時關稅法第17條第1項、第5項及第8項
20 定有明文。又財政部據上開關稅法第17條第8項授權訂定
21 之報單更正辦法第2條第1項、第7條分別規定：「進、出
22 口報單申報事項有錯誤須更正，或與事實不符有變更之必
23 要者，得由納稅義務人或貨物輸出人檢具相關證明文件，
24 向貨物進出口地海關申請更正。」「納稅義務人或報關業
25 者於貨物放行後，依第2條第1項申請更正者，除關稅法或
26 其他法令另有規定外，應於進口貨物放行之翌日起，6個
27 月內提出申請，逾期不予受理。但情況特殊並檢具證明文

件經海關查核屬實者，不在此限。」

(二) 查系爭車輛係於105年7月22日經被告通關放行在案，依報單更正辦法第7條前段規定，倘有錯誤須更正事項，原告應於通關放行翌日起6個月內申請更正，惟原告遲至106年11月1日始申請更正系爭報單貨名欄第1項第1小項之型式年份(MODEL YEAR)，顯逾報單更正辦法第7條前段所定6個月之期限。另報單更正辦法第7條但書固明定「但情況特殊並檢具證明文件經海關查核屬實者，不在此限。」惟此例外規定除須有情況特殊之情事外，並且須檢具證明文件經海關查核屬實，始足當之。原告固主張因系爭車輛放行後，接續領照使用所需之諸多檢測程序，既攸關係爭車輛是否得以領牌使用，自屬進出口報單申報事項更正作業辦法第7條規定之「情況特殊」之情形云云。惟無論國產車或進口車依法領照使用，均須先通過檢測及審驗過程，故系爭車輛進口放行後，接續領照使用所需之諸多檢測程序，核屬一般通常進行之程序，已難認有何「情況特殊」可言。況原告自承於105年9月1日即取得系爭車輛原廠證明(見原告107年7月20日行政準備狀第1頁、本院卷第65頁)，此際尚未逾關稅法第18條第2項之核課期間及報單更正辦法第7條申請更正之6個月期間內，倘進口報單申報內容有錯誤事項，自應積極儘速在期限內辦理更正。就此而論，實亦無從認原告所稱其在申請系爭車輛審驗時，發現此一需更正事項，隨即申請更正進口報單，絕無任何拖延一節，有何「情況特殊」之情事。

(三) 原告復主張依據另案車審中心107年8月7日訴願答辯理由(見本院卷第88至92頁)，明示系爭車輛之出廠年份及型式年份差距過大顯屬錯誤，但因「創新e化服務—汽車進

出口」系統平台資料，並非車審中心有權干涉，故駁回原告車輛審驗之申請云云。惟海關審核報單及受理更正相關業務，以核定進口貨物完稅價格及徵納關稅、代徵其他稅費為主要目的；而車輛型式安全審驗，係為確認車輛性能，以保障行車安全。兩者所適用之法律依據及立法目的各有不同，主管機關（構）本可依其主管法規各自認定。況依原告所提車審中心107年5月18日電傳用箋（見本院卷第70頁）所示，車審中心係以原告檢附之系爭車輛出廠日期證明文件，所載出廠日期（1997年11月），與被告出具之海關進口與貨物稅完（免）稅證明書（「創新e化服務－汽車進口服務」系統平台」所載車型年（2002年）之差異甚大，限期請原告確認車型年正確性，修正並補齊相關文件等語。嗣因原告逾期未補正，車審中心乃以107年6月21日車安審字第1070002932號函（見本院卷第69頁）駁回申請，原告不服提起訴願，亦遭駁回（見本院卷第122頁）。觀諸上開車審中心之處分，並無必須以被告職掌之進口報單所載車輛型式年份（MODEL YEAR），作為開啟系爭車輛之審驗程序。而海關使用連線平台傳輸進口報單相關資訊，乃係提供其他機關（構）使用進口貨物通關資訊之便民措施，並未做成任何羈束其他機關（構）之決定，亦非專為進口車輛申請安全審驗而設，該等資料僅具提供其他機關（構）參酌利用之性質等情，亦據被告說明在案。是以，車審中心縱有上開車輛型式年份之質疑，原告自得檢據相關資料說明補正，洵難據此認本件申請更正有情況特殊之情事。被告因認本件並不符合更正辦法第7條但書所稱之「特殊情況」，自屬有據。再者，原告所提供之原廠證明固記載系爭車輛為「1997」年產製（見原處分卷附件

2背面)，惟與原告申請更正型式年份為「1998」年，尚屬有別；且原告報關時檢附供應商RISE SHOJI CO., LTD出具之INVOICE（見原處分卷附件9）、國外攬貨商FAST GLOBAL LOGISTICS CO., LTD提供之提單（見原處分卷附件10）及日本官方核發之出口證明書（見原處分卷附件11）均載明系爭車輛為「2002」年之汽車。則被告以原告申請更正所檢具之證明文件，仍不足供被告查核系爭車輛之MODEL YEAR確為「1998」年一節，亦非無據，仍與報單更正辦法第7條但書「並檢具證明文件經海關查核屬實者」之要件未合。

五、綜上所述，被告以原處分否准原告更正進口報單之申請，於法並無違誤，訴願決定予以維持，核無不合，原告徒執前詞，訴請判決如聲明所示，為無理由，應予駁回。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘主張及陳述，經核於判決結果不生影響，爰不逐一論列，附此敘明。

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

中華民國 108 年 9 月 12 日

臺北高等行政法院第三庭

審判長法官 李玉卿

法官 鍾啟煒

法官 李君豪

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，向本院提出上訴狀並表明上訴理由，如於本判決宣示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（須按他造人數附繕本）。

三、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241條之1第1項前段)

四、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1項但書、第2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。

01 是否符合(一)、(二)之情形，而得為強制律師代理之例外，上訴
02 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
03 文書影本及委任書。
04

05 中 華 民 國 108 年 9 月 12 日
06 書記官 樓琬蓉