

臺灣臺中地方法院行政訴訟判決

108年度簡更一字第1號

109年10月15日辯論終結

原告 璫佑汽車有限公司
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 翁惠玲
劉欣芳
輔佐人 黃國哲

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107年9月10日台財法字第10713934630號、第00000000000號訴願決定，本院107年度簡字第72號判決後，原告不服，提起上訴，經臺中高等行政法院108年度簡上字第15號判決將原判決廢棄發回，本院更為判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

第一審及發回前上訴審訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、程序事項：

本件被告之代表人於原告起訴後，由葉明星先變更為陳木榮，再變更為劉莉莉，並先後經變更後之代表人陳木榮、劉莉莉具狀聲明承受訴訟，分別有該聲明承受訴訟狀附卷（見本院卷第185頁、第189頁）可稽，核無不合，應予准許。

二、事實概要：

(一)原告於民國106年4月27日向被告報運自美國進口之美國產製2013年BMW X5 XDRIVE35I及德國產製2010年MINICOOPER S CLUBMAN 舊汽車共2輛（報單號碼：第DA/BC/06/999/90135及DA/BC/06/999/90136號，下稱A、B報單），原申報價格分別為FOB USD 15,480/NIU及FOB USD 2,815/NIU，電腦均核定按貨物查驗（C3）方式通關，並依關稅法第18條第2項規定，准原告繳納保證金後，先行驗放貨物，事後再加審

查；嗣據財政部關務署基隆關（下稱基隆關）查價結果，A 報單改按 FOB USD 22,850/UNIT、B 報單改按 FOBUSD5,770/UNIT 核估完稅價格，分別核定應納稅費新臺幣（下同）448,667 元（包括進口稅 129,936 元、貨物稅 261,728 元、營業稅 56,707 元及推廣貿易服務費 296 元）、104,271 元（包括進口稅 33,655 元、貨物稅 56,493 元及營業稅 14,123 元），以原繳保證金抵充後，通知補徵稅費 39,088 元、26,752 元（下稱原處分一、二）。原告不服申請復查未獲變更，提起訴願後經決定駁回後，提起本件行政訴訟。

(二)原告於 106 年 5 月 15 日向被告報運自美國進口之德國產製 2008 年 MINI COOPERS CLUBMAN 舊汽車 1 輛（報單號碼：第 DA/B C/06/999/90159 號，下稱 C 報單），原申報價格為 FOBUSD1,000/NIU，電腦核定按貨物查驗（C3）方式通關，並依關稅法第 18 條第 2 項規定，准原告繳納保證金後，先行驗放貨物，事後再加審查；嗣據基隆關查價結果，改按 FOBUSD3,800/UNIT 核估完稅價格，核定應納稅費 76,214 元（包括進口稅 24,599 元、貨物稅 41,292 元及營業稅 10,323 元），以原繳保證金抵充後，通知補徵稅費 12,107 元（下稱原處分三）。原告不服申請復查未獲變更，提起訴願經決定駁回後，提起本件行政訴訟。

三、本件原告主張：

(一)原告所申報之車價與拖車價格均係實際交易金額，有拍賣場標單與拖車單據 OOCL 海運費用單據為憑，訴願決定書理由稱 Manheim 拍賣場的標單為真，既為真即應照原告申報課稅，另鈞院 107 年簡字 30 號、臺灣基隆地方法院 106 年簡字 16 號、107 年簡字 9 號案件，雖被告認定拖車費用、海運費用與原告相左，但購買車價均依 Manheim 拍賣場的標單的價格去核課，且原告自 104 年起至今共進口近百台，亦都照 Manheim 拍賣場的標單核課，何以本件系爭車輛不照核。標單並非出價的標單，而是成交後拍賣場所出示的文件，故所提供的標單即係成交的證明，標單都是電子式，沒有拍賣場蓋章在

上，卷附之標單是影印的，都有浮水商標，成交單是成交之後有成交金額、日期、車身號碼、手續費的都在上面。標單上面的車價是15000元，被告稱拖車費遠高於車價，但其反覆爭執車價、拖車費、海運費見，核課關稅是依實際交易金額，非依關稅法第35條去估；被告裁量權太大，但全球性拍賣場的單據應可供證明，被告對拖車費、海運、裝櫃費用有意見，但為何以前各案車價均照核，惟本件未能照核，A報單之系爭車輛含手續費是15480元，多100元是給海關增估，標單是15380元。

(二)訴願決定書理由記載被告持偽造的海運費USD750-800，硬稱海運費為該價格，該事件已由基隆地方法院檢察署107年度他字第2254號偵查中。本件海運費USD187.5(375/2)與USD125(375/3)之OOCL船公司發票，已於進口報關時附於報單中，原告申報之海運費(USD400、300)已包含被告所述之裝櫃、報關、拖櫃等費用，實質海運費用中一台車僅為187.5美元、125美元。

(三)聲明：1.訴願決定及複查決定均撤銷，改按原申報金額課稅；2.訴訟費用由被告負擔。

四、被告則以：

(一)本件系爭3份報單貨物均先予放行，並送請基隆關辦理查價，簽復結果來貨均依關稅法第35條規定，A報單第1項貨物原申報及實到貨物均改按FOB USD22,850/UNIT、B報單第1項貨物改按FOB USD5,770/UNIT、C報單第1項原申報及實到貨物均改按FOB USD3,800/UNIT核估完稅價格。被告據以重新核計應納稅費分別為44萬8,667元(包括進口稅129,936元、貨物稅261,728元、營業稅56,707元及推廣貿易服務費296元)、10萬4,271元(包括進口稅33,655元、貨物稅56,493元及營業稅14,123元)及7萬6,214元(包括進口稅24,599元、貨物稅41,292元及營業稅10,323元)。被告爰分別於106年9月29日、同年月14日及同年11月7日以中普業一字第0000000000、0000000000及0000000000號函檢送第DA

01 Z00000000000、DAZ00000000000、DAZ00000000000號海關進
02 口貨物稅費繳納證兼匯款申請書通知原告，除以原繳保證金
03 抵繳外，另應分別補徵稅費3萬9,088元、2萬6,752元及
04 1萬2,107元即原處分一至三。原告不服申請復查，案經被
05 告審核結果，認復查為無理由，爰於107年4月3日以中普
06 業二字第1061016700號及第0000000000號復查決定書駁回，
07 原告不服提起訴願亦經駁回在案。

08 (二)按「(第1項)從價課徵關稅之進口貨物，其完稅價格以該
09 進口貨物之交易價格作為計算根據。(第2項)前項交易價
10 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
11 。(第3項)進口貨物之實付或應付價格，如未計入下列費
12 用者，應將其計入完稅價格：一、由買方負擔之佣金、手續
13 費、容器及包裝費用。…。五、運至輸入口岸之運費、裝卸
14 費及搬運費。…。(第4項)依前項規定應計入完稅價格者
15 ，應根據客觀及可計量之資料。無客觀及可計量之資料者，
16 視為無法按本條規定核估其完稅價格。(第5項)海關對納
17 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，
18 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
19 ，視為無法按本條規定核估其完稅價格。」「進口貨物之完
20 稅價格，未能依第29條規定核定者，海關得按該貨物出口時
21 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
22 。」「進口貨物之完稅價格，未能依第29條及前條規定核定
23 者，海關得按該貨物出口時或出口前、後銷售至中華民國之
24 類似貨物之交易價格核定之。」「進口貨物之完稅價格，未
25 能依第29條、第31條及前條規定核定者，海關得按國內銷售
26 價格核定之。」「進口貨物之完稅價格，未能依第29條、第
27 31條、第32條及前條規定核定者，海關得按計算價格核定之
28 。」「進口貨物之完稅價格，未能依第29條、第31條、第32
29 條、第33條及前條規定核定者，海關得依據查得之資料，以
30 合理方法核定之。」分別為關稅法第29條、第31條第1項、
31 第32條第1項、第33條第1項、第34條第1項及第35條所明

定。

(二)經查：

1. 被告於報關時檢附Manheim拍賣場購車資料等供核，於復查階段，基隆關於106年10月24日及同年12月7日以(06)基機調查外電字第319號及基機調查外電字第362號傳真電文請「駐洛杉磯辦事處經濟組」(下稱駐外單位)協助查證A、B及C三份報單車輛拍賣場成交文件、拖車費及海運費等費用單據真偽，關於A及B報單部分：駐外單位於106年11月21日以112117F0471號傳真電文(原處分卷2編號1)回復略以：「二、本案經電洽Manheim客服電話(000-000-0000)提供Selling Price及Buyer's Fee，經查與貴組提供Manheim拍賣場購車資料(Auction Copy)所載相符。三、另洽國外承攬商WINN LA Logistics限期提供相關拖車費及海運費等各項費用單據資料供核，迄未獲回復。」；至於C報單部分，駐外單位於107年1月3日以010318F0534號傳真電文回復略以：「二、本案經電詢Manheim客服中心(電話000-000-0000)，貴組提供標單所載價格為真。三、本案經洽請承攬商WINN LA Logistics限期提供相關拖車費、裝櫃費、搬運費、報關傳輸費及海運費等單據，惟迄未獲回復。」，惟Manheim拍賣場僅以電話回復而未提供相關存檔單據或其他交易資料以佐其說。標單有時候不一定成交，從駐外單位的函覆及拍賣商曼漢美(音譯)公司的電話函覆，無法認定該標單有成交，因原告未提出相關的資料，故無法以標單的價格為申報價格，原告所提出的標單僅是出價的價格，未必就是成交的價格，只是被告從輕認定，姑且認定其為成交價格，但本件貿易條件為FOB是從船的桅杆開始計算，但從拍賣場地至運送碼頭的運費，並沒有反應於原告所申報的進口報價上，依關稅法第29條第3項要把有關進口貨物運送到輸入口岸的運費、搬運費等也要計入完稅價格，但原告僅提出將系爭車輛從拍賣場運送到儲放地點的費用。

2. 為查明實際運費，基隆關於106年10月24日、同年12月7日

01 及同年12月8日以基普機字第1061028214號、基普機字第00
02 00000000號及基普機字第1061032934號函請原告及國內攬貨
03 商笙洋國際有限公司（下稱笙洋公司）前來說明及提供資料
04 供核，惟未獲復。

05 (1)為慎重計，基隆關復於訴願階段再以107年6月1日基普機
06 字第1071014597號函請笙洋公司提供資料，依笙洋公司所提
07 供之資料，本案之內陸運費係由EES LLC開立予原告，而原
08 告於報關時檢附笙洋公司開立予原告之發票中竟亦載明拖車
09 費用（內陸運費），同樣一筆內陸運費分別由EES LLC及笙洋
10 公司向原告收取費用，核與常理不合。基隆關復於106年7
11 月6日以（106）基機調查外電字第200號傳真電文請駐外
12 單位協查應加計費用，嗣駐外單位於106年7月10日以0000
13 00F0305號傳真電文（原處分卷2編號12）回復查詢結果，
14 略以：「…本案本組106年2月27日022717F00 61號傳真電
15 文所檢附之自Manheim標售場至Long Beach間的內陸運費，
16 僅為該2點間的拖車費，不包括裝櫃費及其他費用，有關應
17 加計費用由貴組核定…。」爰駐外單位無法提供除內陸運費
18 外包括裝櫃費及其他費用等之應加計費用。

19 (2)另依專業商提供國外物流公司Dolphin Logistics Inc.之
20 託運回臺灣車輛之報價資料，上載除海運費用外，尚有PORT
21 DRAYAGE（港口拖車）、PIER PASS FEE（碼頭通行）、CL
22 EAN TRUCK FEE（卡車清潔費）、LOADING FEE（裝運費）
23 、BLOCK & BRACING（支撐固定）及CUSTOMS FEE（報關費
24 ）等費用，而笙洋公司提供EES LLC開立發票上載之應加計
25 費用僅CONTAINER UPLOADING、MOVING FEE及CUSTOMSTRAN
26 NSMISSIONFEE，尚有諸多費用並未提供；再者，本案經駐外
27 單位洽提單上載國外攬貨商WINN LALOGISTICS提供拖車費
28 、裝櫃費、搬運費、報關傳輸費及海運費等單據，惟迄未獲
29 回復。而查上開專業商提供國外物流公司Dolphin Logistic
30 s Inc.之車輛運回臺灣之報價資料，每輛車含海運費約需
31 USD800之費用，核與下述國外攬貨商WINN LALOGISTICS（下

01 稱W公司)開立予笙洋公司之收費發票上載海運費USD750~
02 USD800相近，而本3案笙洋公司開立予原告發票上載海運費
03 僅為USD300(A報單)、USD300(B報單)及USD400(C報
04 單)，申報之海運費顯然偏低，原告檢附之笙洋公司請款單
05 據顯不足採。

06 (3)另查原告有與本案進口舊汽車相同案情之另5案(報單號碼
07 第AE/BC/04/UZ0/26662、AE/BC/04/UR8/47415、AE/BC/04/U
08 P5/07360、AE/BC/04/UZ9/26632及AE/BC/04/UZ9/26633)，
09 前經駐外單位於106年3月9日以030917F0078號傳真電文
10 檢附國外攬貨商W公司開立予系爭案件國內攬貨商笙洋公司
11 之收費發票，核該發票上載海運費為USD750~USD800，該發
12 票另載內陸運輸費用係由拍場"TOCOMPTON"，即系案車輛皆
13 由各地拍賣場運至W公司位於Compton倉儲地；嗣完成報關
14 手續後再由Compton拖運至Long Beach港口裝載上船出口，
15 系案車輛由倉儲地至出口港Long Beach之內陸運費及車輛搬
16 運、裝櫃、車輛固定及至港口報關傳輸等其他費用，則未提
17 供其費用單據。

18 (4)是以，起訴理由「四……惟本件海運費USD 187.5 (375/2
19)和USD125 (375/3) OOCL船公司發票已於進口報關時附於
20 報單中。」及「五、原告在海運費(400和300)中已包含
21 被告所述之裝櫃、報關、拖櫃等費用，實質海運費用中一台
22 車僅為187.5美元和125美元」雖稱上開應加費用已併計於
23 海運費，惟原告未提供可資採信之應加費用單據資料供核，
24 原告所述核無足採。

25 (四)按「進口貨物之實付或應付價格，如未計入下列費用者，應
26 將其計入完稅價格：一、由買方負擔之佣金、手續費、容器
27 及包裝費用。……五、運至輸入口岸之運費、裝卸費及搬運
28 費。……依前項規定應計入完稅價格者，應根據客觀及可計
29 量之資料。無客觀及可計量之資料者，視為無法按本條規定
30 核估其完稅價格。」為關稅法第29條第3項及第4項所明定
31 。原告未提供裝櫃、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，僅稱上開應加費用等已併計於海運費中，並未提供客觀及可計量之資料，依據第 29 條第 4 項規定，視為無法按關稅法第 29 條規定核估其完稅價格。

(五) 系案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；且原告未提供國內銷售價格資料及舊汽車之價值非以其生產成本核估，亦無同法第 33 條按國內銷售價格及第 34 條按計算價格核估之適用。從而：

1. A 報單部分，依關稅法第 35 條規定，並參據「進口舊汽車核估作業要點」（下稱核估作業要點）第 3 點第 1 項第 2 款：「進口舊汽車適用關稅法第 35 條規定核估完稅價格者，依下列順序辦理：（一）…（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 INVOICE 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 AVERAGETRADE-IN 價格比較後，從低核估……。」之規定；按 KELLEYBLUE BOOK 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，A 報單第 1 項貨物從低據以按 FOBUSD22 ,850/UNIT 核估完稅價格。

2. 至 B 及 C 報單部分，因來貨運輸工具進口年份與型式年份差已逾 5 年，爰參據核估作業要點第 3 點第 1 項第 3 款「進口舊汽車適用關稅法第 35 條規定核估完稅價格者，依下列順序辦理：…（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。…」之規定，經憑相關資料向專業商詢得合理價格，作為核價參考，B 報單第 1

項貨物按 FOB USD 5,770/UNIT、C 報單第 1 項貨物按 FOB USD 3,800/UNIT 核估完稅價格。

(六)海關接受很多廠商申報，原則上這是舊車市場，車價比運送費用低，主要還是要看運費，被告依關稅法第 35 條合理價格去估舊車車價，重要的是不變的運費、保險費等過程，這遠大於車價；因發現不同公司的發票、但發票的格式、相同錯誤處均一樣，故無法以原告給的發票去估車價，車價部分並未作很大的調幅，只是加計一些費用，本案車價比較高，相對於其他報很低車價所估完稅價格比例比較低，故可只依據 29 條第 3 項第 5 款增估運費部分，當車價比較高大於運費時，不能單看運費的部分，須以合理的價格審查有無未申報的事項。關稅上是汽車價格加上關稅法第 29 條第 3 項的應加計費用，原告進口的都是舊車，車況、里程；年份不一，不一定每件都可以比照同一個法條去核估，汽車是每台都要送查價，適用關稅法第 29 條第 4 項應用客觀可計量的單據去計算；原處分二附件 13，原處分卷二第 50 頁這個部分應該是 A 報單的有關於 NADA 的價格，因為系爭是 2013 BMW X5 的車且配備不同，故以上面的價格 22850 元來核估完稅價格；另 46 頁用新車價格扣減折舊後，折舊率有對照表，依照年份對照折舊 45%，51680 加上 685 元的配備，總計 58875 元，依照折舊率對照表 45% 折舊率計算後為 26358 元，因為要從低，而 NADA 是 22850 元、KDBO OK 是 26358 元，故 A 報單從低是 22850 元，加上原告所申報的運費、沒有再更改，車子單價有更改、改用關稅法第 35 條規定合理計算。因原告未提出關稅法第 29 條第 3 項應加計客觀可計量的資料，縱原告去查汽車成交價格，對於被告無法依關稅法第 29 條核定，而是依同法第 35 條核定是沒有影響的。B、C 報單系爭車輛年份已超過五年，依進口舊汽車核估作業要點第 3 點第 1 項第 3 款（3）以國內專業商尋得的合理行情價格核估，原處分卷二 51 頁是 B 案，同卷 52 頁是 C 案，分別核估最低價 5770、3800。B 案原告申報 2815（原處分卷二 19 頁），C 案原告申報 1000（

原處分卷二32頁)。並聲明：1.原告之訴駁回；2.第一審訴訟費用及發回前上訴審訴訟費用由原告負擔。

五、兩造之爭點為：1.標單上所載金額是否係原告購入系爭舊車輛真正價格？2.購入系爭舊車輛之裝櫃、搬運及報關傳輸費等應加費用，是否已併計於原告所陳報之海運費中？

六、本院之判斷：

(一)按「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。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。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。依前項規定應計入完稅價格者，應根據客觀及可計量之資料。無客觀及可計量之資料者，視為無法按本條規定核估其完稅價格。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。」；「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。」；「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。」；「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。」；「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31條第1項、第32條第1項、

第33條第1項、第34條第1項、第35條所明定。故關於進口貨物完稅價格之核定，依上揭規定，應按關稅法第29條第1項至第4項規定以交易價格核定之，僅於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，且納稅義務人未提出說明，或其提出說明後海關仍有合理懷疑時，則依序按第31條同樣貨物價格、第32條類似貨物價格、第33條國內銷售價格、第34條計算價格、第35條依查得資料核定價格等核定。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。可知，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）。

(二) 標單上所載金額，並非係原告購入系爭舊車輛真正價格：

1. 雖原告主張其係借用 PRO AUTOS 公司的帳號，在Manheim拍賣場購買系爭舊汽車，復以相同價格向 PRO AUTOS 公司購買系爭舊汽車，PRO AUTOS 公司嗣開立一帳面上增加USD100之發票予原告申報進口車輛。標單上所載金額為購車金額云云，並提出進口報單、Manheim拍賣場之標單為據。惟查，被告認本案實際交易價格過低，除有使原告陳述意見外，於復查階段，財政部關務署基隆關檢附原告所提供之Manheim拍賣場標單請下稱駐外單位協查，經查證後Manheim公司僅以電話回復標單所載價格為真，惟並未提供相關存檔單據或其他交易資料以實其說，難認係爭標單所載價格究為車輛實際交易價格或競標價格。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公司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，否則難使海關足認該價格為真。

2. 查，1933年美國政府確定現有之二手車指南有偏差，並要求NADA (National Automobile Dealers Association，全國

汽車經銷商協會)公佈NADA官方二手車指南(NADA指南),作為國家工業復興法案之一部分,又其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,並提供一系列指南、拍賣數據、分析及數據解決方案,故NADA雜誌所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等情,有NADA網頁等列印資料可參(見更審原處分卷3第5頁至第6頁、第15頁至第26頁)。又關稅法第35條意旨,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為依歸,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出來的交易價格,即市場行情價格,此有最高行政法院103年度判字520號判決意旨可參。經查:

①被告就原告本件3案原申報價格(A報單:FOBUSD15,480/NIT;B報單:FOB USD 2,815/UNIT;C報單:FOB USD 1,000/UNIT)與上開NADA所載Average Train-in價格(A報單:USD 22,850/UNIT;B報單:USD 5,775/UNIT;C報單:USD 3,850/UNIT)相較明顯偏低,C案之原申報價格甚至未達NADA所載價格之1/3,是本件3案之原申報價格是否屬實,即令人生疑。

②況原告未提供銷售發票單據等資料,為測試原申報價格,經原告參酌國內車商舊汽車收購鑑價之參考雜誌—權威車訊,經核系爭車輛美國出口日期為106年4月,權威車訊所載(見更審原處分卷3第31頁至第47頁)106年4月至同年6月系爭車輛之收購價格分別為TWD18,200,000(A報單)、TWD 670,000(B報單)及TWD 470,000(C報單),依權威車訊所載收購價格及被上訴人106年度向國稅局申報之毛利率15.09%,依關稅法第33條規定,分別計算如下:

(1)A報單: CIF USD 31,655/UNIT ({ 銷售價格 TWD 1,820,000 × 【1 - 毛利率 15.09%】 } / 【1 + 應課稅率 60.4275%】 / 匯率 30.43) 。

(2)B報單: CIF USD 12,119/UNIT ({ 銷售價格 TWD 670,000 ×

01 【1－毛利率15.09%】} / 【1＋應課稅率54.2588%】 / 匯
02 率30.43）。

03 (3) C 報單：CIF USD 8,558/UNIT ({ 銷售價格TWD470,000×【
04 1－毛利率15.09%】} / 【1＋應課稅率54.2588%】 / 匯率
05 30.23) 。

06 (4) 是以，本件3案原申報價格（A報單：FOB USD15,480/UNIT
07 ；B報單：FOB USD 2,815/UNIT；C報單：FOB USD1,000/
08 UNIT）與之相較亦明顯偏低，C報單之原申報價格甚至未達
09 上開回推合理進口價格之1/8，是本件3案之原申報價格是
10 否為真，顯有疑問。

11 (5) 綜上，被告將本件3案之原申報價格與NADA Average Trade
12 -in 價格、權威車訊雜誌回推合理進口價格，及原核估價格
13 比較，因而認定本件3案原申報價格偏低甚多，難認係買賣
14 雙方在通常交易狀態下所可能約定出來之實際交易價格，核
15 屬有據，足堪採信。

16 3. 原告主張其借用PRO AUTOS公司的帳號，在Manheim拍賣場
17 購買系爭舊汽車，可見購買系爭舊汽車之名義人並非原告，
18 然原告於審理中卻稱其有收到Manheim拍賣場寄發之電子郵件
19 件，依其提供向Manheim拍賣場所寄發詢問拍賣場成交價格
20 之電子郵件後，Manheim拍賣場即針對一名叫「TSUNG」者
21 回覆，此互核本件報關發票之簽署人「TSUNG-HSUN LI」，
22 可見TSUNG之人與原告報關時簽署報關資料之人相近，實際
23 購買汽車之人究係何人？非無疑義。縱名為「TSUNG」者並
24 非原告本人，惟原告於言詞辯論時，經本院詢問發票開立人
25 之名字為何？原告並未立即回應，嗣後表示均係透過LINE與
26 署名「TSUNG-HSUN LI」之人聯絡，「TSUNG-HSUN LI」為
27 臺灣人，惟原告並未叫過其中文名字，彼等亦未經常聯繫等
28 語，顯見原告有意遮掩真相，所述難以遽信。況衡諸常情及
29 經驗法則而言，若非出借帳號者與原告熟識、且具有相當信
30 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
31 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。縱原告主張 PRO AUTOS 公司之帳號若累積一定拍賣車輛比例後，成交金額將有折扣、贈品等，且於拍賣場內購買車輛無須支付稅金，因此 PRO AUTOS 公司將帳號借予原告係有利無弊云云。惟觀諸本件 3 案原申報價格分別 A 報單 USD15,480 元、B 報單 USD2,815 元、C 報單 USD1,000 元，金額均不同，但原告就該 3 案均給付手續費 100 元美元予 PRO AUTOS 公司，顯與常情相違，足認可原告與 PRO AUTOS 公司間具有合夥等互利關係，否則無法說明 PRO AUTOS 公司，何以容許上開棄標風險可能出現，進而影響公司營運，而未設任何避險機制如租借帳號費用、保證金等安全措施，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。

4. 綜上所述，原告就系爭舊車輛所申報之價格顯較市場合理行情價格偏離甚多，且未能提出相關證據資料以為說明，是原告在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直接作為有利原告主張事實之認定，故被告稱依關稅法第 29 條第 5 項，原告所進口舊車輛應視為無法按該條規定核估完稅價格，為有理由。

(三) 購入系爭舊車輛之裝櫃、搬運及報關傳輸費等應加費用，未併入原告所陳報海運費：

1. 查 WLL 公司開立予笙洋公司之收費發票上載海運費為 USD750-USD800，核與笙洋公司開立與原告發票上所載海運費僅為 USD300、USD300、USD400，有該等請款收據附卷可稽，申報之海運費顯然偏低。且被告經函詢專業商提供國外物流公司 Dolphin Logistics Inc. 之車輛運回台灣之報價資料，每輛車含海運費用約需 USD800 之費用，價差甚大。再依就國內攬貨商笙洋公司開立予原告 A、B、C 報單之請款收據所載之海運費，經核對船公司 OOCL 即台灣東方海外股份有限公司（下稱東方公司）就上開 A、B 及 C 報單車輛開立予笙洋公司之發票，可知海運費各係 USD125 ($375 \div 3 = 125$)，USD188 ($375 \div 2 = 187.5$)；而審之笙洋公司就東方公司向

其收取的海運費倘直接原價向原告收取，對照東方公司向笙洋公司收取的拆櫃費用係1800元（有OOCL開予笙洋之發票可稽），笙洋公司向原告收取的拆櫃費則為4500元、有其價差存在之事實，已難逕認笙洋公司確僅向原告收取海運費用的成本價，是尚難逕認原告主張其申報之海運費（USD400、300）已包含被告所述之裝櫃、報關、拖櫃等費用，實質海運費中一台車僅為187.5美元、125美元等詞係屬可信。

2. 託運車輛自美國運回臺灣，除船運費用外，尚包含PORTDRAYAGE（港口拖車）、PIERPASSFEE（碼頭通行）、CLEANTRUCKFEE（卡車清潔費）、LOADINGFEE（裝運費）、BLOCK&BRACING（支撐固定）及CUSTOMSFEE（報關費）等，而原告所檢附國外攬貨商EESLLC開立之拖車費用發票，除其上記載拖車行程分別由NorthDighton, MA00000-0000（A案拍賣場）、Fresno, CA00000-0000（B案拍賣場）及Auroia, CO00000-0000（C案拍賣場）拖運至375WestVictoriaStreetComptonCA9022（倉儲地）之文字，僅為系爭車輛內陸自拍賣場至倉儲地之拖車費用，並不包含倉儲地至港口的內陸運送費用，業據原告於107年11月1日準備程序陳明：「笙洋公司所開立之USD550拖車費單據，是從拍賣場到倉儲之拖車費用」，足認認笙洋公司請款收據之海運費用並不包括自倉儲地至港口的運費、裝卸費及搬運費等其他費（下稱其他應加費用）。而就其他應加費用部分，被告認原告並未提出相關費用之單據，原告則稱：裝櫃費係笙洋公司開出的3、400元，那才是包含裝櫃之費用等；報關所申報之海運費用（300、400）已包括裝櫃費及報關等其他費用，其中實質海運費僅有100出頭美金，其餘費用即為裝櫃、報關、將櫃子拖至港口的費用等語。惟原告就其他應加費用部分並未提供可資採信之單據資料以供核對，無法證明其所申報之海運費用已包含系爭車輛自倉儲地至港口之其他應加費用。
3. 參以證人即基隆關機動稽核組人員張建義到庭證述：（請說明本件查處的過程？）一、我所屬的單位為查價的單位，通

關進口的貨物統一交由我單位查價。二、原告稱拍賣商曼漢美（音譯）公司的標單我們均接受的部分，我要陳明原告於101年度以後均以個人名義進車，例如其母親、大舅子，當時他們所提供的標單均有塗改，後經不起訴處分認定，此部分我們有以海關緝私條例的案件來標示其進口案件，並不是說一向從實申報。後來標單部分，雖然沒有塗改，但沒有申報從美國內陸運送到碼頭出口的運費，當時有詢問過原告，據原告的陳述是請其美國友人自行將車子開至碼頭，其實車子的運送過程不可能如此簡單，從標得該車，要從標廠將車子拖出，有拖運費，從拍賣處到碼頭約有200公里之遠，但是原告申報的費用，都不包含內陸運費及報關的費用，後來原告又提出修正，又開始申報內陸運費，該內陸運費金額又偏低，僅是應付我們的查核，其單據僅是以國內笙洋廠商所申報的承攬費用（詳如原處分卷第6、20、33頁），後來原告又慢慢提高內陸運費，但裝卸、搬運的費用都沒有提出。後來有數件的訴訟事件，原告有提出國外WLL公司的內陸運費的單據，但經駐外單位的查證後，該WLL公司的內陸運費的單據格式不一樣（請參考原處分卷2附件11第9-12頁），此為WLL公司所提供給駐外單位的單據，但原告先前於他案所提出的WLL公司Invoice不同。三、本件原告所提出的單據EESLLC公司（見原處分卷1第7、21、31頁）竟與原告他案的WLL單據相同。庭陳原告所提出文件格式的差異性供鈞院附卷。我們合理懷疑此為笙洋公司所提供的假單據。四、目前笙洋公司所提出的單據與本案所提出的單據又不同，基本上，笙洋公司可以配合原告提出不同的單據，所以此為基隆關不採用的原因。故依據關稅法第29條第4項規定無法認定」等語（見前審卷第102頁反面至第103頁）。

- 4.原告先陳稱係請其朋友將車輛駛至碼頭而無內陸運費，嗣後卻又陳報內陸運費，係提出國內笙洋廠商所申報的承攬費用，並於日後逐漸提高其所稱之內陸運費，單就內陸運費部分，何以自原先不存在之狀態、轉而存在陳報、並逐步提高（

01 惟仍低於一般內陸運費行情），足認原告所陳報內陸運費之
02 真實性為有疑慮。再者，被告函請笙洋公司提供系爭舊汽車
03 之運費等實際價格資料供查核，但未獲回覆。又就此相關費
04 用部分被告亦再函請駐外單位進行查證，據查復結果表示，
05 運送費用約USD800，但原告就系爭舊汽車卻僅申報USD300、
06 400、400，此金額甚較WLL公司向笙洋公司收取之費用為
07 低，另原告所提出國外WLL公司的內陸運費單據，與WLL公
08 司所提供給駐外單位的單據並不相同，何以同一公司所開立
09 之同一類型單據卻有二種不同型態，原告所提單據之憑信性
10 實屬疑義。

11 5. 原告就海運費用及包括其他費用，並未舉證以實其說，故被
12 告認定原告未提供系爭車輛由倉儲地至出口港之內陸運費及
13 車輛搬運、裝櫃、車輛固定及至港口報關傳輸等其他費用的
14 單據之詞，應為可採。

15 (四) 承上，被告認系爭舊汽車無法適用關稅法第29條第5項規定
16 核定完稅價格，亦無從依關稅法第31條至第34條規定，按「
17 同樣貨物價格」、「類似貨物價格」、「國內銷售價格」、
18 「計算價格」核定本件完稅價格，遂依關稅法第35條規定，
19 以合理方法核估本件完稅價格，經核於法並不合。

20 (五) 原告雖主張相關單據係屬偽造，其已向臺灣基隆地方檢察署
21 檢察官提出告訴云云。經查，就原告所謂偽造單據文件一事
22 ，業該署檢察官偵查終結以107年度偵字第5009號為不起訴
23 處分確定在案，有不起訴書一份附卷可參，且參以該不起訴
24 書所認定之理由，已明確說明被告所提出之單據資料並非偽
25 造等情，是原告前開主張，並不足採。

26 (六) 綜上，原告所述均無足採。從而，被告所為原處分、復查決
27 定，並無不法，訴願決定予以維持，亦無不合。原告徒執前
28 詞，訴請撤銷，為無理由，應予駁回。

29 七、兩造其餘攻擊防禦方法均與本件判決結果不生影響，故不逐
30 一論述，併此敘明。

31 八、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 109 年 11 月 5 日

行政訴訟庭法官 楊萬益

上為正本係照原本作成。

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）。上訴理由應表明關於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。

中華民國 109 年 11 月 6 日

書記官 簡芳敏