

裁判字號：高雄高等行政法院 102 年度訴字第 322 號 行政判決

裁判日期：民國 103 年 04 月 08 日

案由摘要：私運貨物出口事件

高雄高等行政法院判決

102 年度訴字第 322 號

民國 103 年 3 月 25 日辯論終結

原 告 金億達航運興業股份有限公司

代 表 人 曾文娟

訴訟代理人 黃進祥 律師

黃建雄 律師

上 一 人

複 代理人 蔡尚宏 律師

被 告 財政部關務署高雄關

代 表 人 黃宋龍

訴訟代理人 莊武釗

鄭再富

林子文

上列當事人間私運貨物出口事件，原告不服財政部中華民國 102 年 7 月 1 日台財訴字第 10213926130 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：

原告原名力氏國際股份有限公司，代表人為陳雷忠，嗣於民國 102 年 9 月 24 日更名為金億達航運興業股份有限公司，其代表人亦變更為曾文娟，由其新任代表人聲明承受訴訟；又被告代表人原為周順然，嗣於本件訴訟繫屬中變更為黃宋龍，並由其聲明承受訴訟，均核無不合，應予准許。

二、事實概要：

原告所有「力豪輪」載運出口貨物於 100 年 10 月 13 日辦竣出口結關後駛離金門料羅港，先於港區錨地下錨，嗣隔日（14

日)該輪復駛進料羅港碼頭泊靠時，為行政院海岸巡防署海岸巡防總局中部地區巡防局第九海岸巡防總隊(下稱海巡署第九巡防隊)人員發現輪艙內裝載有20只貨櫃，涉有違章之嫌，通報被告查核結果，因力豪輪申報之出口艙單僅申報2筆出口貨物，與查獲20只貨櫃貨物之明細不符，認已違反海關緝私條例之規定，爰依同條例第17條第1項規定對涉案貨物均予扣押，嗣再經原告依同條例第21條規定，提供擔保金申請撤銷扣押在案。由於涉案貨物包括已報關及未報關之貨物，經查力豪輪出口艙單中申報之2筆貨物，以及原定由他貨輪裝載出口，惟因該輪另有航程，改由力豪輪載運之4筆貨物，係依規定向海關申報者。被告乃就未向海關申報部分，審認原告已該當私運貨物出口之行為，依海關緝私條例第36條第1項、第3項規定，以100年第10000467號00處分書，對原告處私貨價格1倍之罰鍰計新台幣(下同)2,656,198元；又因本案貨物已提供擔保金，准予撤銷扣押，並已出口，致無法裁處沒入處分，此部分乃依行政罰法第23條第1項規定，裁處沒入貨物之價額計2,656,198元。原告不服，申請復查，未獲變更，提起訴願，亦遭決定駁回，遂提起本件行政訴訟。

三、本件原告主張：

- (一)揆諸司法院釋字第275號、第521號解釋意旨，可見違章行為之處罰要件，除須具備客觀之違章事實行為外，仍應判斷主觀責任之必要，故人民違反法律上義務而應受行政罰之違章行為，仍須以具有故意或過失為必要，行政罰法第7條同採此見解。所謂故意，係指行為人對於構成違規之事實，明知並有意使其發生者，或行為人對於構成違規之事實，預見其發生而其發生並不違背其本意者而言；所謂過失係指行為人雖非故意，但按其情節應注意，並能注意，而不注意者，或行為人對於構成違規之事實，雖預見其能發生而確信其不發生者而言。故行為人對於構成違規之事實，預見其發生者，縱非故意，亦係有認識之過失，此參最高法院94年度判字第1580號判決同認斯旨。而故意過失之要求，是避免行為人不知有法律上義務存在，或

不知其行為違反義務，「徒因事實上有違反義務之舉動」，即予處罰，無論對行為人或第三人，皆不能產生維持行政秩序之儆戒作用。準此，海關欲科納稅義務人逃避管制之罰鍰，除證明該受罰人有違章行為之客觀因果關係事實外，更應證明該受罰者有逃避管制之故意或過失，即有主觀責任判斷之必要。再者，行為人是否具有過失責任，仍須違反一定注意義務或對於違反行政義務之事實有預見可能性，始有過失可言。

(二) 原告於 100 年 10 月 13 日在金門料羅港裝載貨物之際，因接獲金門縣港務處航課管制員通知，依據商港港務管理規則第 10 條規定要求移泊，匆忙於 13 日下午 4 時 30 分許出港至港區錨地暫行滯留，等待另行歸位靠泊，雖金門縣港務處表示未曾於 100 年 10 月 13 日對力豪輪下達移泊命令，惟 100 年 10 月 13 日為週四，為金門料羅港之大日子，等待裝卸的船舶眾多，金門縣港務處之函復僅能認未有書面資料，不能認定金門縣港務處未以言語等非書面方式或以表現使原告認為具有移泊命令，若非原告認為接到移泊命令，何需將船隻移泊又回港，顯不合常理。且金門縣港務處所依據者無非為其港務台日誌，該日誌記載者為一般正常情況，而本件力豪輪確因裝卸未完成即被通知因為超過 2 小時影響船席調度，而應移泊，故出港至港區錨地暫行滯留，等待另行歸位靠泊，與一般情況略為不同，若未記載於日誌，亦不足奇。原告如已完成報關申報出港，理應航向目的地，不可能仍滯留於港區錨地暫行滯留，更不可能於隔日返航。金門料羅港並非國際大港，管理上較不嚴謹，且寰宇報關行人員洪嘉宏亦證稱金門料羅港每星期四及星期日都是大日子，所以事發當天（100 年 10 月 13 日星期四）有大約 10 幾艘船舶等待進行裝卸作業，非常擁擠，第三人洪嘉宏為專責報關人員，對於港區情況瞭解甚深，當日既然非常擁擠，基於船席調度，金門縣港務處要求力豪輪移泊即非不可信。況原告確實僅出港至港區錨地暫行滯留，並主動要求翌日（14 日）另行歸位靠泊，以便進港補行申報而獲准於 14 日上午 8 時 20 分許，停靠 6 號碼頭進行卸貨，當

時船長張慶雄特別向海巡署第九海巡隊人員說明詳細情況，寰宇報關行人員王孝明及陳為慷（已歿）亦到場表明發現錯裝誤運，欲就貨物艙單辦理更正，是就客觀而言，原告最遠僅航行至錨泊區滯留，並無進出國境之私運貨物出口行為，主觀上，原告不僅主動歸航亦主動提出辦理更正，故僅為單純之錯裝誤運行為，絕無走私意圖，更無預見走私之可能，對於違反海關緝私條例第 36 條之行為，無任何主觀責任存在，被告以該條相繩，顯屬違法。

（三）原告並無違反海關緝私條例第 36 條第 1 項所稱「私運貨物進出口」之行為：

- 1、財政部 67 年 5 月 6 日台財關第 14736 號函釋：「經營私運貨物者係指居於經營、策劃或出資之地位，主使他人從事私運貨物進口、出口者而言。而原告僅為船運公司，代貨主運送貨物，與貨主簽有貨物運送契約，客戶分別為悅暘國際股份有限公司、京廣航空貨運承攬有限公司、瑋展國際貿易有限公司、華洋聯通有限公司、高速國際物流有限公司，貨物運輸契約中約定由原告將貨物由台中港運送至大陸泉州港，或是由台中港運送至金門料羅港，原告並非貨主，無可能居於經營、策劃地位，從事私運貨物至大陸情事。
- 2、中華民國領海為自基線起至其外側 12 浬間之海域，中華民國領海及鄰接區法第 5 條定有明文。故須將物品移入或移出 12 海浬以內之海域，始能以進口或輸入論斷。由 100 年 10 月 13 日、14 日「力豪輪」當時海域之雷達航跡圖可知，10 月 13 日 15 時 40 分，力豪輪航出料羅港預報往大陸泉州，15 時 55 分力豪輪航至錨泊區滯留，13 日 16 時至 14 日 7 時 45 分未觀測航出並持續監控，14 日 7 時 45 分力豪輪起錨開始航向料羅港進港，14 日 8 時 18 分力豪輪進入料羅港。故力豪輪最遠僅航行至錨泊區，滯留之後，隔日即直接航向料羅港並進港，從未航向其他地方，更無進、出國境之事實。又航海記事簿為法定之船舶文書（海上捕獲條例第 7 條參照），記載船舶上各項事務的紀錄簿。主要作用在有系統的了解船舶的操作情形，以維持安全正常的航行，參照

力豪輪 (LI HAU) 2011 年 10 月 13 日之航海記事簿記載，16 時停泊海上，從未啟動機器，直至 14 日 8 時方 R.S.E (重新啟動機器)，故力豪輪亦不可能於此段期間從事任何走私或移動之行為。另參酌鈞院 89 年度簡字第 60 號判決：「且縱認原告等確有利用出海捕魚之機會，向大陸漁民購買漁貨之行為，然其交易之地點，係在金門東碇及北碇海域之間即漁民所稱『陰沙初』附近海域，屬於金門地區海域，為我國之領海，原告將上開魚貨從『陰沙初』海域運回金門，核與海關緝私條例第三條規定『運輸貨物進入國境』之構成要件有間，尚不得認有私運貨物進口之行為。」本件實難認有「未經向海關申報或申報不實而運輸貨物進、出國境」之情形。原告客觀上確實無私運貨物「進、出國境」者，不但滯留於錨泊區，還於隔日返航，系爭貨物又都是免稅貨物，原告無任何規避檢查、偷漏關稅或逃避管制之情事，被告無證據足資認定有堪以構成行政罰或刑罰要件之事實存在，即不得僅以推測之詞處罰原告。

- 3、系爭貨物原本即預計運送之大陸泉州港，故書面資料、陳為慷、張慶雄等人之詢問筆錄顯示力豪輪載運之系爭貨物將前往大陸泉州，並無任何錯誤。又被告所稱涉案未向海關申報之貨物，已不得再依原告所稱方式，即刻返港再補行報關云云，亦僅為原告報運貨物出口之行政程序瑕疵，不應以此認定原告有私運貨物出口之意圖及事實。

(四) 被告以「未遂」行為論斷本件應處罰，亦有不當：

- 1、行為階段一般分為決意、陰謀、預備、再進入未遂，最後方為既遂。就故意犯罪之行為階段，若已達著手實行階段，但尚未達成行為或發生結果之階段，即為犯罪之未遂階段，此一階段之行為，屬未遂行為。刑法對於若干犯罪有處罰未遂之規定，行政罰法則對未遂故意省略，以免處罰延伸至影響人民權益，故除法規另有明文規定外，行政罰以處罰既遂為限，惟依經建會版本之行政秩序罰法草案之規定，則將未遂之規定列入，經建會版本對未遂犯規定之立法說明如下：一、法律規定違反行政義務致生一定之結果，始構成行政不法行為而應受處罰者，如行為人已著手

實行構成違反行政義務事實之行為，而該一定之結果，因故不發生或不能發生時，則屬行政不法行為之未遂。因行為人既已著手實行構成違反行政義務事實之行為，則已有可非難性。至於此可非難性程度，是否已達應處罰之必要，應由立法者衡量判斷，並明確宣示，故第 1 項規定行政不法行為未遂者，其處罰，以法律有明文規定者為限，是行政罰上是否有區別既未遂之必要，及未遂之行為於行政法中是否應加以處罰，尚屬存疑，學界及實務上均尚無定論。被告及訴願機關所援引之最高行政法院 77 年度判字第 550 號等判決，均非判例，僅屬部分實務上之見解，並無拘束本件之效力。

- 2、又未遂行為，未達行為結果，與構成要件不符，施予處罰，違反罪刑法定之基本原則。且縱未遂行為得加以處罰，行政法院對於違反行政法上義務之時點須何時才視為「著手」，而得以行政罰論處，仍未有定論，有採「重要階段行為」者，如最高行政法院 46 年判字第 54 號判例，惟何謂重要階段行為，顯然又係一不確定法律概念，亦有採「一個整體不法行為」者，如最高行政法院 55 年判字第 12 號判例，然仍甚不明確。原告若要走私，依常理不會滯留於港區錨地下錨，定直奔目的地，然原告於隔日返航，主動表示要就貨物艙單辦理更正，被告係原告返還主動申報後，方知力豪輪中有未報關之貨物，原告遵法守法，被告反加以處罰，實使誠實之納稅義務人心寒。本件事實與最高行政法院 46 年判字第 54 號及 55 年判字第 1 號判例之事實相較，主觀上並無走私實益，客觀上亦完全無私運出口之外觀，與走私行為完全不合，不論係採「重要階段行為」理論或「一個整體不法行為」，本件均相去甚遠。
- 3、著手乃指開始犯罪實行行為之意，一旦著手實行，則有成立未遂犯之可能（刑法第 25 條參照），關於著手，在學理上有形式客觀理論、實質客觀理論、主觀理論及主客觀混合理論等，參照最高法院 82 年度第 2 次刑事庭會議決議內容可知，刑法實務上目前則偏向採用主客觀混合理論。本件原告之行為，無論依何理論均難認已達「著手」，自無

所謂未遂行為，更遑論被告所稱之「原告已著手實施私運貨物出口之重要階段」。雖有部分不肖業者因私運貨物進出口之行為尚未既遂而被查獲，確實有處罰之必要，而有援引未遂理論之餘地，然原告從未離開港區，且自行回港，與「私運貨物出口」毫無關係，原告從未接近國境，實難稱達於海關緝私條例所定處罰構成要件重要階段之行為，實非屬被告應加以處罰之對象。

- 4、以犯罪構成理論而言，構成未遂犯之前提，在於行為人必須具備故意，然原告匆忙於13日下午4時30分許，受通知而出港至港區錨地暫行滯留，等待另行歸位靠泊，原預計於當天晚上即歸航卸貨，然當天為週四，是料羅港慣例中船舶極多的日子，故沒有空位可供晚上回航，然第二天一早，力豪輪即於8時20分許返航，停靠6號碼頭進行卸貨，原告根本無意圖，亦無可能進行走私行為，原告實無故意可言。且原告遭查緝之貨品均為零關稅之物品，無偷漏關稅問題，系爭貨物並非管制物品，亦無逃避管制之情事，又原告僅為運送人，並非貨主，無必要規避檢查，原告實無犯罪之誘因，未遂犯之成立以實現犯罪事實之決意為主觀要件，原告無論採何故意理論，均可認為無故意，既無故意，自不可能成立未遂行為，被告及訴願決定機關所稱「本案既已著手實行，並達於重要階段，縱使曾暫留錨地，嗣因發覺錯誤，旋又申請回港靠泊，仍無解於已構成私運貨物出口之事實」顯然誤解犯罪構成理論中未遂之成立以行為人具有故意為前提，且亦未說明為何力豪輪於錨地暫行滯留，且翌日即回並主動要求更正，為屬於「達於重要階段」，被告之認定實難足採信。

（五）原處分顯屬裁罰過重：

- 1、原告於13日下午4時30分許，出港至港區錨地暫行滯留，等待另行歸位靠泊，並通報金門港務處，當時船上裝載20只貨櫃，嗣經貨主及寰宇報關行發現錯誤，立即通報其中18只尚未完成結關申報，原告得知上情之後，乃於當天傍晚即通知船長張慶雄回港，並主動通報要求翌日另行歸位靠泊，以便進港補行申報結關，經獲准於14日早晨8時20

分許返航，停靠 6 號碼頭進行卸貨。力豪輪於期間從未離開國境，至多僅到港區錨地暫行滯留，廣義上沒有離開港口範圍，絕無「出口」可言，至多僅有因匆忙離港，而有錯裝誤運之情事，亦即至多僅成立海關緝私條例第 35 條：之過失責任（本件是否有過失仍屬存疑），絕非「私運貨物進出口」之行為，被告遽以認定為海關緝私條例第 36 條之違章，而處貨價 1 倍罰鍰，併沒入貨物，明顯違反比例之考量，與欲達成目的之利益顯失均衡。

- 2、本件僅為單純錯裝誤運行為，而錯裝誤運在關務實務上為常見之錯誤，海關並非不允許更正，被告引用關稅法第 16 條第 2 項前段規定，認船舶一經結關，關貿網路電腦檔即不再接受貨物報關，無法再傳輸貨物資料報關，不得即刻返港再補行報關，顯有錯誤。原告確實主動通報要求另行歸位靠泊，以便進港補行申報結關，而在海關發現不符、接獲走私密報或通知事後稽核者前即要求更正，應無不許更正之理。且依據當時中央社訊息平台之新聞稿，以「海關會同岸巡總隊於金門查緝力豪輪私運貨物進口」為標題，嗣後卻改以「私運貨物出口」論斷，顯見被告無視原告客觀上無私運貨物出口之事實、主觀上亦無私運貨物出口之可能，僅因新聞已發布，執意對原告處罰，顯屬違法。
- 3、法務部於 94 年 8 月 8 日發布「行政機關因應行政罰法施行應注意之法制事項」，是被告等稅捐稽徵機關，在具體個案裁罰罰鍰時，本有義務注意上開事項，若疏未注意，即有裁量怠惰或違反比例原則之裁量恣意之違法。原告僅為運送人，所得之利益僅有運費，原告於私運出口貨物之違章行為，既無故意亦無可預見之過失，又無規避檢查、偷漏關稅或逃避管制之實質，原處分顯未考量行政罰法第 18 條第 1 項規定之違反行政法上義務行為應受責難程度，對原告裁處高達 500 多萬元，顯有裁量怠惰或違反比例原則之違法。

- (六) 依據證人張慶雄陳述，100 年 10 月 13 日下午代理行陳為慷上船跟證人說港務局在趕人，請先開到錨地等候等語，與原告及寰宇報關行人員洪嘉宏所述相符，可證原告當日確

實收到移泊或到錨地下錨之指示，故將船隻開離港口，僅為暫時移動船隻之意思，並無私運貨物出口之意圖。又證人張慶雄證稱：「（問：你剛才說明當天開到金門又開到錨地，又再開回到金門，這往返過程，請你把剛才陳述再說一次？）．．．先去錨地下錨等候公司通知．．．當天晚上力氏公司副總陳先生有打手機通知我因結關手續沒有辦好，船不開去大陸，所以從錨地回到金門料羅港．．．。」是原告當時確實收到錨地下錨等候之通知，且因結關手續未辦妥而自行回港，絕無私運貨物出口之意圖。另證人張慶雄證稱：「從錨地再回到港口，代理行還要再辦一次進港手續，代理行辦好進港手續，港務局通知了，我才可以進港」「要移泊、要出港、要去錨地，及我從6號碼頭移到南2，這也一定要經過港務局批准同意才能有這些動作，若沒有經過港務局批准，不能夠有這些動作，就是違法動作．．．。」是原告確實在主觀上認為手續合法，方進行到錨地下錨、回港等動作，與私運貨物出口毫無關係，對於違反海關緝私條例第36條之行為，無任何主觀責任等情，並聲明求為判決訴願決定及原處分（被告100年10000467號00處分書及101年5月3日高普緝字第1011001992號復查決定）均撤銷。

四、被告則以：

- （一）為釐清事實，財政部分別函詢金門縣港務處和海巡署第九海巡隊，嗣經金門縣港務處於101年11月30日以港航字第1010004707號函復略以：「說明：．．．二、本處100年10月13日未曾對『力豪輪』下達移泊命令．．．」；另行政院海岸巡防署海岸巡防總局中部地區巡防局亦於101年11月14日以中局檢字第1010021222號函復略以：「．．．旨揭問題，經本署當日查緝單位回覆如下：（一）『力豪輪』船長張慶雄君並無向安檢人員提出為就所載貨物補行申報出口結關。（二）安檢人員當日在現場並無遇見王孝明君及陳為慷君等二員。」故原告所述與事實不符。
- （二）海關緝私條例第3條規定之立法意旨係因海關職司邊境管制，無論人民（旅客）進、出國境或貨物進、出口，均應

向海關申報並接受檢查或查驗，如規避檢查或查驗，即屬違反國家邊境管制措施；其次「至於依海關緝私條例第 36 條、第 37 條規定之處罰，仍應以行為人之故意或過失為其責任條件．．．。」司法院釋字第 521 號著有解釋，是以，凡因故意或過失未向海關申報而運輸貨物進、出國境，而具有規避檢查、偷漏關稅或逃避管制等違法情事之一者，即足構成私運貨物進、出口之要件，依法即應受裁處。復按出口結關，係指辦結貨物於出口前依海關規定所應為之一切手續，以及履行各項法規所規定之義務，在結關手續尚未完成之前，貨物處於海關之監管狀態，仍不得自由流通；唯有手續均完備且於向海關申請結關而受有結關證明書後，海關方准許船舶離港出航，此可參照運輸工具進出口通關管理辦法第 43 條第 1 項規定。從而，原告所有力豪輪於 100 年 10 月 13 日向海關申請結關並經取得結關證明書後，載運涉案未向海關申報之貨物出港，使該批貨物處於未受海關監管之地位；再者，不論從金門縣港務處所檢附之「試辦離島兩岸通航非固定（不定期）航線及航次申請表」、「船舶出港報告單」、「船舶進港報告表」及第三人陳為慷、張慶雄於被告之詢問筆錄，均顯示力豪輪載運之涉案貨物將前往大陸泉州，故涉案貨物將被運出國境之風險已顯著提高，核其情節，實難謂在客觀上非已有著手實施私運貨物出口之重要階段行為（參照最高行政法院 46 年判字第 54 號判例意旨）。至於財政部 67 年 5 月 6 日台財關第 14736 號函釋，其內容係針對何謂經營私運貨物者提出解釋，與本件是否構成私運貨物出口係屬二事。另原告提出力豪輪當時之雷達航跡圖和航海記事簿等資料，至多僅證明力豪輪於此段期間內停留於錨泊區而已，卻無解於原告已著手實施私運貨物出口之重要階段行為。

- （三）另參酌運輸工具進出口通關管理辦法第 20 條、行政罰法第 7 條第 2 項規定、最高行政法院 100 年度 8 月份第 2 次庭長法官聯席會議決議之意旨，原告對於裝載在其所有船舶上之貨物，是否業經報關？是否在取得海關放行訊息後才開始裝載貨物？以及是否確保所有應辦手續均完成後，始向海

關申請結關出航等，自應保持相當的注意程度，或監督並令其委託及雇用之人員亦保持相當之注意。原告對於力豪輪載運未經向海關申報之貨物開航出港既非不可預見，在負有上開注意義務且具有注意能力的情況下，仍疏於履行其必要之注意，致使貨物發生未盡申報程序之錯誤，並進而令船長載運出港，核其所為，縱無故意，亦難謂不具規避檢查之過失。雖原告主張因其主動歸航補報，故無走私意圖云云，惟行政院海岸巡防署海岸巡防總局中部地區巡防局已明白回函表示，船長張慶雄並無向安檢人員補行申報出口結關以及安檢人員當日在現場並無遇見第三人王孝明及陳為慷等 2 員，足見並無補行申報之情事。縱令確有主動提出辦理補報更正，然依關稅法第 16 條第 2 項前段規定，涉案貨物既未於力豪輪結關前向海關申報，船舶一經結關，關貿網路電腦檔即不再接受貨物報關，亦即無法再傳輸貨物資料報關，因此，涉案未向海關申報之貨物，已不得依原告所稱方式返港再補行報關。

- (四) 行政犯無既遂、未遂之分，一經著手實施即應處罰，是以，違反行政法上義務之行為，一經實行即告成立（參照最高行政法院 77 年判字第 550 號判決、鈞院 90 年度訴字第 1811 號判決、臺北高等行政法院 93 年度訴字第 4015 號及 98 年度訴字第 1921 號判決）。本件違反海關緝私條例之行為，性質上係屬行政上秩序違反之行為，故違反行為一經著手，達於海關緝私條例所定處罰構成要件重要階段之行為，其違犯行為即屬成立，並無刑法上關於既未遂階段之區別。若行為人被查獲有私運貨物進出口情事時，皆得以其行為尚未「既遂」為由，而得免除法律責任，圖謀不軌之徒，即可任意私運物品闖關而免受處罰，則海關緝私條例規定將形同虛設，國家安全亦將難以確保。

- (五) 原告係向被告申請出口結關取得結關證明書後，逕將涉案未報關之貨物載運出港，與海關緝私條例第 35 條第 1 項要件不符，又關稅法第 17 條第 7 項所定申請更正報單，係對於已向海關報關放行之貨物，因報單申報錯誤申請更正而言，本件原告未向海關申報，何來放行之貨物，原告主張

顯係對法令之誤解。原告之行為核與海關緝私條例第 36 條第 1 項私運貨物出口要件相符，是被告依同條例第 1 項及第 3 規定，對原告裁處私貨價格 1 倍之罰鍰計 2,656,198 元；又因貨物已提供擔保金准予撤銷扣押，並已出口，致無法裁處沒入處分，乃就此部分再依行政罰法第 23 條第 1 項規定，裁處沒入貨物之價額計 2,656,198 元，洵無不法。再者，行政罰法第 18 條第 1 項規定，係在規範違反行政法上義務行為應予處罰確立之前提下，裁處機關於「法定罰鍰額度範圍內」量處時應審酌之因素。從而，被告審酌後依法定罰鍰最低額之私貨價格 1 倍之罰鍰予以論處即屬妥當，原告所稱，委無足採等語，資為抗辯。並聲明求為判決駁回原告之訴。

五、本件事實概要欄所載事實，業經兩造分別陳明在卷，並有海關進口及出口倉單、船舶出港、進港報告單、詢問筆錄、被告 100 年 10000467 號 00 處分書及 101 年 5 月 3 日高普緝字第 1011001992 號復查決定等附原處分卷可稽，洵堪認定。兩造之爭點為原告有無私運貨物出口之行為？原處分有無裁量怠惰或違反比例原則？本院查：

- (一) 按「本條例稱私運貨物進口、出口，謂規避檢查、偷漏關稅或逃避管制，未經向海關申報而運輸貨物進、出國境。」「私運貨物進口、出口或經營私運貨物者，處貨價 1 倍至 3 倍之罰鍰。」「前 2 項私運貨物沒入之」。分別為海關緝私條例第 3 條前段及第 36 條第 1 項、第 3 項所明定。由是觀之，所謂「私運貨物出口」，依海關緝私條例第 3 條之規定，係指規避檢查、偷漏關稅或逃避管制，未經向海關申報而運輸貨物進、出國境之行為而言。且海關職司邊境管制，無論人民（旅客）進、出國境或貨物進、出口，均應向海關申報並接受檢查或查驗，如規避檢查或查驗，即屬違反國家邊境管制措施，依法即應受裁處，與是否有逃避管制或課稅之意圖無涉。況且現行條文於 72 年 12 月 28 日修正公布時，業將「意圖」之特別主觀要件刪除，是以，凡因故意或過失而有規避檢查或逃避管制之行為，即屬該條例所稱之私運行為。

(二) 次按海關緝私條例第 4 條規定：「本條例稱報運貨物進口、出口，謂依關稅法及有關法令規定，向海關申報貨物，經由通商口岸進口或出口。」；又關稅法第 16 條第 2 項規定：「出口貨物之申報，由貨物輸出人於載運貨物之運輸工具結關或開駛前之規定期限內，向海關辦理。…」

；第 20 條第 1 項規定：「載運客貨之運輸工具進出口通關，由負責人或由其委託之運輸工具所屬業者向海關申報。」；再者，運輸工具進出口通關管理辦法第 1 條規定：「本辦法依關稅法第 20 條第 3 項規定訂定之。」第 6 條規定：「本辦法所稱進出口，係指載運客貨之運輸工具通過、抵達、或駛離對外開放之港口、機場或陸路關卡。」；行為時運輸工具進出口通關管理辦法第 43 條規定：「船舶出口前，船長或由其委託之船舶所屬業者應檢具下列文件向海關申請結關，經核發結關證明書後，船舶始得出港：一、結關申請書。二、出口貨物艙單。三、出境及過境旅客名單。但與船舶進口時所送過境旅客名單相同者，免送。四、出境隨船服務人員名單。但與船舶進口時所送名單相同者，免送。五、檢疫准單。六、助航服務費繳納證明書。七、退關貨物清單。無退關貨物時，仍應填「無」。八、註銷貨物清單。無註銷貨物時，仍應填「無」。九、出口貨櫃清單。結關申請書及結關證明書之格式由海關訂定並公告。依第 1 項規定以連線方式傳輸艙單者，應於船舶結關後 48 小時內為之，並免向海關遞送書面艙單。依第 1 項規定以連線方式傳輸出口貨櫃清單者，應於結關後 48 小時內為之，海關並得視實際傳輸情形核准免送書面貨櫃清單。」第 50 條規定：「出口船舶應於結關後 48 小時內開航。逾上述時限未開航者，應向海關重行申請結關。…」

。則依前揭關稅法及屬授權命令之運輸工具進出口通關管理辦法等規定可知，載運貨物之運輸工具業者經提出結關申請書等相關文件而向海關申請結關，並經核發結關證明書，且確實開航駛離裝卸貨物之港口、機場或陸路關卡等地後，即已完成貨物出口之通關查驗程序。依此，不論該運輸工具上有無裝載未經申報之貨物，該等貨物事實上業

已逸脫海關通常可得實施檢查或管制之國境關卡。是以，縱認行政罰以處罰既遂為限，惟學者及實務見解仍認在違法私運貨物出口或出境之事例上，不妨從事實認定，合理界定既遂階段，蓋若須等待該運輸工具離開口岸或越出國境，方以緝私船艦飛機追回，未免膠柱鼓瑟，故先前行政法院就此類案件，以先例所建立理論，如「重要階段行為理論」等，仍有實用上參考價值（見學者吳庚著，行政法之理論與實用增訂 11 版，第 493 頁），亦即私運貨物出口之處罰，並不以已將貨物運出國境為必要。如已著手實施攜帶出境，而達於重要階段之行為，即得予以處罰（前行政法院 46 年判字第 54 號判例意旨參照），此即合理認定私運貨物出口之既遂要件。故綜前觀察，如已通關出口之運輸工具嗣後經查獲其上裝載未經通關查驗程序所陳報之貨物時，因該運輸工具業已駛離海關可得實施管制及查驗之國境關卡，自屬該當海關緝私條例第 3 條、第 36 條第 1 項規定所指之「私運貨物出口」之要件。乃原告主張伊並未將未申報貨物運輸駛離我國領海國境之外，至多屬未遂行為，未達行為結果，與海關緝私條例第 3 條定義之構成要件不符，被告對該未遂行為施予處罰，顯然違反罪刑法定之基本原則云云，尚屬無據。

（三）查兩造對下列事項並無爭執：

- 1、原告所有「力豪輪」係於 100 年 10 月 12 日自台中港開出，嗣於同年月 13 日上午 7 時 22 分抵達金門料羅港區，於 7 時 49 分進港泊靠 5 號船席並卸下船上裝載全部 30 只貨櫃。
- 2、因原告於 100 年 10 月 12 日向高雄港務局金門航政事務處（現稱交通部航港局南部航務中心金門辦公室）申請並核准以「力豪輪」載運裝載機械零件、乾貨等約 30 噸貨物至大陸地區泉州港。故原告所屬「力豪輪」船長張慶雄於靠抵料羅港區卸貨後，即依原告代理人即寰宇報關行職員之指示，將已停放於港邊之 20 只貨櫃裝運上船，並由原告代理人即寰宇報關行職員辦理出口貨物結關手續（僅申報裝載 2 只貨櫃）及船舶出港及進港報告，表明「力豪輪」預計於 100 年 10 月 13 日中午 12 時許出發，前往目的地港泉州，

並將於翌日晚間 11 時從泉州裝載 20 只空櫃返港。嗣被告所屬金門辦事處即依據前揭所提結關申報資料審核，並有船長張慶雄蓋章或簽名確認後，核發結關證明書。而「力豪輪」船長張慶雄於完成前揭貨物結關手續後，便於同日下午 3 時 42 分將「力豪輪」駛離金門料羅港區。

- 3、惟「力豪輪」出港後，並未直接駛向大陸泉州港，而係於同日下午 4 時許行駛至港區外地之錨泊區（或稱錨地）滯留。而原告代理人即寰宇報關行職員遲至於翌日（100 年 10 月 14 日）上班時間始向金門縣港務處船席管制調度員申請「力豪輪」進入料羅港區許可，經港務台呼叫該輪後，「力豪輪」隨即於 100 年 10 月 14 日上午 8 時 32 分泊靠 6 號船席。嗣因海巡署第九巡防隊登船檢查，發現裝載貨櫃與申報貨櫃不符（除已申報之 2 只貨櫃外，另有「通順輪」已申報之 4 只貨櫃，完全未經申報之貨櫃共有 14 只，合計 386 筆貨物），經與被告聯合查緝而將上開貨物予以扣留（嗣後因原告提供擔保金撤銷被告對該等貨物所為之假扣押，故已發還原告）。至於「力豪輪」則先於同日下午 2 時 17 分依據港務台指示，移泊至南堤 2 號船席滯港，直至 100 年 10 月 17 日下午 5 時 23 分始駛離料羅港區而返回台中港。

- 4、上開事實，並有原處分書、海巡署海岸巡防總局中部地區巡防局 100 年 10 月 31 日中局勤字第 1000013261 號函及其所附雷達航跡圖、金門縣港務處 101 年 11 月 30 日港航字第 1010004707 號函及其所附 100 年 10 月 13、14、17 日金門港務台日誌、船舶進出港報告表、試辦離島兩岸通航非固定（不定期）航線及航次申請表、船員名單、海關出口艙單、港檢所記錄單、被告所屬金門辦事處核發結關證明書等文件附於訴願卷可證，並經證人即「力豪輪」船長張慶雄於本院準備程序證述明確（見本院卷第 117、121 頁），則此等事實自堪信為真實。佐諸出口之結關，係指辦結貨物於出口前依海關規定所應為之一切手續，以及履行各項法規所規定之義務，包括辦理向海關申報、查驗、估價、放行等手續；在結關手續未完成以前，貨物均是處在海關監管之下，尚不准自由流通，直至手續均完成，並經向海關申請

結關，而受核發結關證明書後，海關始准許船舶離港出航。是綜前觀察，原告所有「力豪輪」確已於辦妥貨物出口結關手續，並取得海關核發之結關證明書後，載運未經向海關申報之貨物駛出金門料羅港，則被告既已受理「力豪輪」結關完成之申請並准予離港出航，船上所有貨物即不再處於海關之監管，揆諸前揭規範之說明，「力豪輪」尚未經申報之貨物業經逸脫海關可得實施檢查或管制之國境關卡，並駛離港口而前往境外之目的地港，即屬著手實施私運貨物出口，而達於重要階段之行為，即該當海關緝私條例第 3 條前段、第 36 條第 1 項規定所指之「私運貨物出口」要件。

(四) 雖原告主張伊所有「力豪輪」於 100 年 10 月 13 日在金門料羅港裝載貨物之時，係因接獲金門港務處航課管制員之通知要求移泊，原告乃匆忙出港至錨地暫時滯留，等待通知另行歸位靠泊。且「力豪輪」於 100 年 10 月 14 日上午 8 時許停靠 6 號席位欲進行卸貨時，原告代理報關行職員王孝明、陳為慷等人亦到場主動表明發現錯裝誤運，欲就貨物艙單辦理更正，既未該當私運貨物出口之構成要件，更無任何主觀責任云云。惟查：

- 1、關於原告主張伊並非結關出港，僅係受金門港務處通知因船隻擁擠，要求暫時移泊錨地乙節，早於訴願程序即已提出主張，訴願機關並應原告調查證據之聲請，發函向金門縣港務處請其提供 100 年 10 月 13 日及 14 日，其港航課管制員調度船席紀錄及船舶進出登記資料，同時並請協助查明是否曾於 100 年 10 月 13 日對「力豪輪」下達移泊命令，經金門縣港務處於 101 年 11 月 30 日以港航字第 1010004707 號函復略以：「…說明：二、本處 100 年 10 月 13 日未曾對『力豪輪』下達移泊命令…」等語，且依該函所附 100 年 10 月 13、14、17 日金門港務台日誌觀察，「力豪輪」100 年 10 月 13 日從進港到離港將近 8 小時期間內從未離開 5 號碼頭席位，已較當日其他未滯港船隻停留時間為長，但卻無任何移泊記錄；嗣「力豪輪」100 年 10 月 14 日上午 8 時 32 分進港後，則有記載於同日下午 1 時至 2 時間從 6 號碼

頭席位移泊至南堤 2 號碼頭，直至同年月 17 日下午 5 時 23 分離港前，都停靠在南堤 2 號碼頭並未移動（參見前揭訴願卷），如謂金門料羅港務管理鬆散，何以港務台日誌需要詳細記載船舶「到達外港時間」、「進港許可時間」、「港口通過時間」、「內港靠泊時間」等確切之「時」與「分」，甚至移泊記錄也要仔細記載移泊開始到完成之起迄時間，均足見金門港務台有翔實追蹤出入港區船舶移動狀態；抑且金門港務台所為移泊命令，亦與原告所述料羅港於每週二、四船隻較為壅塞情況無關；更無論金門縣港務處前揭函文已於說明欄第二項第 4 點表示：「100 年 10 月 13 日該輪於裝載『結關』後，並報請料羅安檢所派員檢查後，於 15 時 42 分出港。」等語，則原告「力豪輪」於 100 年 10 月 13 日下午 3 時 42 分駛離料羅港，顯非基於金門港務台之移泊命令所為。

- 2、至原告主張寰宇報關行職員王孝明、陳為慷有於「力豪輪」100 年 10 月 14 日重新入港時主動陳明欲辦理誤裝貨櫃之事，亦經訴願機關另函詢海巡第九總隊，經行政院海岸巡防署海岸巡防總局中部地區巡防局於 101 年 11 月 14 日以中局檢字第 1010021222 號函復略以：「…說明：二、旨揭問題，經本署當日查緝單位回覆如下：（一）『力豪輪』船長張慶雄君並無向安檢人員提出為就所載貨物補行申報出口結關。（二）安檢人員當日在現場並無遇見王孝明君及陳為慷君等二員。」等語（見前揭訴願卷）。雖原告屢屢強調：已經由上開 2 人在海關發覺前主動申請返港靠泊補辦申報及更正云云。然查，證人陳為慷於 100 年 10 月 16 日至被告料羅辦公室接受詢問時係表示：「100 年 10 月 13 日中午本公司力豪輪於料羅港結關後，裝載 20 櫃貨品出口前往大陸，船開至料羅錨區下錨，等待晚上再開往大陸，傍晚時公司來電通知無法前往大陸，命隔日（14 日）早上 8 點由錨區返回料羅港 6 號碼頭卸放 20 個貨櫃，暫留存金門，安排下一航次再出口至大陸。…（問：貴公司提供之出口理貨單與裝櫃單有顯示報關貨與未列明報關貨，請說明？）這不是我的業務範圍。」等語（見原處分卷第

124 至 125 頁），足見證人陳為慷直至 100 年 10 月 16 日接受詢問時，尚且不知力豪輪上有 14 只未報關之貨櫃（業務內容僅負責將 20 只貨櫃裝載至「力豪輪」，及聯繫運送至大陸泉州港之事宜），又何以能於事發當日（100 年 10 月 14 日上午 8 時許）主動向海關補辦申報及更正未報關貨物？且按關稅法第 16 條第 2 項前段規定：「出口貨物之申報，由貨物輸出人於載運貨物之運輸工具結關或開駛前之規定期限內，向海關辦理。…」前揭未報關貨物既未依規定於「力豪輪」結關前向海關申報，船舶一經結關，關貿網路電腦檔即不再接受貨物報關，亦即無法再傳輸貨物資料報關，因此，上開未向海關申報之貨物，已不得依原告所稱方式，即刻返港再補行報關。且倘涉案違章事實已構成海關緝私條例之裁罰要件，基於處罰法定主義之原則，亦不得因事後欲補行報關而冀邀免罰（參見出口貨物報關驗放辦法第 24 條）。至貨物艙單更正申報部分，由於運輸工具進出口通關管理辦法第 27 條所定之申請更正艙單，係對於已有向海關報關放行之貨物，因誤裝或誤繕之申請更正；況該辦法第 27 條第 2 項後段所指免予議處，是針對貨物艙單填列事項與實際不符之情事，依同辦法第 85 條轉據關稅法第 83 條規定本應為處罰之免議，與本案係以海關緝私條例第 36 條第 1 項之處罰無涉，故原告另主張本案免罰，顯係對法令之誤解。

- 3、再查，證人即「力豪輪」船長張慶雄於先於 100 年 10 月 16 日至被告料羅辦公室接受詢問時證稱：「100 年 10 月 13 日裝載 20 只重櫃出口，內裝貨品我不清楚。目前進出金門之貨輪，各輪船長都會將私章及公司章交由報關公司，蓋章于進出口貨物艙單，以方便及加快船隻裝卸貨進出港之作業，上述發生貨物艙單不符事件，寰宇報告並沒有將出港貨物艙單交予給我，只告訴我船隻完貨。可以申請出港。所以我 10/13 裝貨完畢後向港務申請出港，先前往錨地下錨，力豪輪錨地下錨後（有向港務台報備）于 10/13 晚上約 21：20 接獲公司人員陳為慷，通知無法前往目的地港卸貨。于 10/14 約 08：20 進港將裝於船上貨櫃重新卸下

碼頭」等語（見原處分卷第 126 至 127 頁）；嗣其於本院準備程序中另證稱：「我這條船係 10 月 12 日從台中港開出來，10 月 13 日到金門進港以後，我船上有裝了 30 個貨櫃，到金門卸下來，卸下來或是裝貨之前，都要經過海關檢查，然後裝了 20 個貨櫃，係從金門裝的，目的港就是乙地港口係大陸的，到了下午差不多 3 點多，我們代理行跟我說公司要我先去錨地下錨等候公司通知，當天晚上力氏公司副總陳先生有打手機通知我說因為結關手續沒有辦好，船不開去大陸，所以從錨地回到金門料羅港。10 月 13 日下午當天代理行陳為慷上船來跟我講說港務局在趕人，請我先開到錨地等候。至於當天港灣裡面是否船舶眾多我並不清楚。（問：你從錨地回到第 6 號船席，你有無馬上主動跟海巡署人員通報說你要更正你的貨物？）我沒有提這個事情。（問：船舶進港報告書是否你填寫的？你有見過？）這是代理行申請，要進出港口手續都是代理行申請，並非船長本人申請。（問：所以寫的情況不了解，你只負責蓋章？）是的，通常代理行先寫好，再讓我蓋章，因為該代理行與我們公司之間合作三年有餘，我在這條船任職三年，所以我很信賴，我沒有再核對報告內容。（問：當時裝船 20 個貨櫃，你有無確認過都已經經過海關辦理結關手續，還是代理行跟你說已經辦妥？）我 10 月 13 日進港的時候在卸貨過程，代理行有跟我講說要裝 20 個櫃子，他說這 20 個櫃子於 10 月 9 日就已經到金門，我係 10 月 13 日才進港，這些要裝上船的 20 個櫃子於 10 月 9 日就已經在金門，我就沒有想那麼多，我在想貨於 10 月 9 日就已經在金門，這些檢查動作應該都已完備，我就是把貨裝上船。（問：在金門料羅港，你們是否經常接到移泊通知？）一般不會。除非船很多，把貨卸下來以後，要裝的貨還沒有到，就是通知你到港外錨地等候。等候你的貨差不多到了，然後再進港。一般若是貨都齊全的話，原先的貨卸掉，海關檢查過的貨，才可以裝上船。（問：本件與你所陳述貨尚未到齊情狀並不相同，本件是否你在 10 月 13 日到港前，貨已經到齊？）是的。」等語（見

本院卷第 117 至 122 頁），由是觀之，雖證人對於 100 年 10 月 13 日為何離港至錨地下錨，以及當日晚間究係何人及以何種理由表明船隻無法前往大陸之證述互有矛盾而難以遽信外，就證人整體證述情節觀察，可清楚知悉證人基於原告之授權，也充分授權為原告全權處理關務及船務之寰宇報關行（交付公司章及船長個人私章，且對報關行提出文件均未閱覽即逕自用印等是），且證人於 100 年 10 月 13 日上午 7 時入港時，準備裝船之 20 只貨櫃已經等候在「力豪輪」泊靠之碼頭岸邊，參諸原告代理人即寰宇報關行早已於同日向金門港務處申報「力豪輪」預定同日中午 12 時離港前往泉州及翌日（14 日）晚間 11 時自泉州返回料羅港之通知（參見原處分卷第 118 至 120 頁之船舶進出港報告單，證人並均有在上開報告單上用印），即已清楚表明「力豪輪」於裝船完畢後即行結關出港，則金門港務台在「力豪輪」未將置放於碼頭邊之貨櫃裝船完竣並辦妥結關手續前，自無可能對「力豪輪」下達移泊命令，此益證證人於 100 年 10 月 13 日下午 3 時 42 分將「力豪輪」駛離料羅港，確實係因結關後申請出港。至於證人出港後於錨地下錨，也係基於等候原告進一步通知以便決定何時啟航前往目的地港泉州，絕非等候料羅港有船席以利重新進港，因此，姑不論究竟係第三人陳為慷，抑或原告副總以電話通知證人，其目的無非要告訴證人原告已取消前往大陸泉州港之預定計畫。至於原告取消前往大陸泉州港之原因，因證人前後證述反覆，已無從探究其真實性，且此部分僅涉及原告為本件違章行為之動機或意圖，是證人前揭證述，尚無足解免原告於本件違章事實應負之行為責任。

- （五）另原告主張其為船運公司，代貨主運送貨物，則原告即非貨主，即無可能居於經營、策劃地位，從事私運貨物行為，自非海關緝私條例第 36 條處罰之對象云云，惟查，揆諸前揭海關緝私條例第 4 條、關稅法第 16 條第 2 項、第 20 條第 1 項規定可知，載運貨物運輸工具之業者係以自己名義向海關申報貨物及辦理結關手續，基此，依海關緝私條例第 3 條前段所稱得以「規避檢查、偷漏關稅或逃避管制，未

經向海關申報而運輸貨物進、出國境」，自當僅有以應以自己名義向海關申報貨物而運輸貨物進出國境者，始得該當私運貨物進出口之行為人，且揆諸前揭船舶進出港報告表、試辦離島兩岸通航非固定（不定期）航線及航次申請表、船員名單、海關出口艙單、被告所屬金門辦事處核發結關證明書等文件，均係以原告名義申請或將證明文件核發予原告，甚且申報貨物與裝載於「力豪輪」之實際貨物不同，不僅形式上以原告名義為之，依證人張慶雄、陳為慷前揭證述情節，亦可佐證原告無論就申報或裝載均處於主導地位，尚無受制於貨主、報關行等他人意志之情事，當屬海關緝私條例第 36 條第 1 項之行為主體。乃原告援引財政部 67 年 5 月 6 日台財關字第 14736 號函，推諉卸責其非私運貨物出口之行為主體云云，要無足取。

（六）又原告復主張其既未將尚未申報貨物運輸出境，且一發覺錯誤後隨即返航，實無任何過失行為，況縱認原告應負行為責任，被告亦未依行政罰法第 18 條規定審酌原告過失情節輕微，且未造成任何損害，其處罰顯然過重云云。然查：

- 1、參酌行政罰法第 7 條第 2 項規定、最高行政法院 100 年度 8 月份第 2 次庭長法官聯席會議決議之意旨，原告本應就其授權報關行所為行為之故意或過失，負推定故意或過失責任。且原告對於裝載在其所有「力豪輪」船舶上之貨物，是否業經報關？是否在取得海關放行訊息後才開始裝載貨物？以及是否確保所有應辦手續均完成後，始向海關申請結關出航等，自應保持相當的注意程度，或監督並令其委託及雇用之人員亦保持相當之注意。原告對於「力豪輪」載運未經向海關申報之貨物開航出港既非不可預見，在負有上開注意義務且具有注意能力的情況下，仍疏於履行其必要之注意，致使貨物發生未盡申報程序之錯誤，並進而令船長張慶雄載運出港，核其所為，縱無故意，亦至少已可認定具備規避檢查之過失責任。
- 2、次按「裁處罰鍰，應審酌違反行政法上義務行為應受責難程度、所生影響及因違反行政法上義務所得之利益，並得

考量受處罰者之資力。」「得沒入之物，受處罰者或前條物之所有人於受裁處沒入前，予以處分、使用或以他法致不能裁處沒入者，得裁處沒入其物之價額；其致物之價值減損者，得裁處沒入其物及減損之差額。」復為行政罰法第 18 條第 1 項、第 23 條第 1 項所規定。是綜前觀察，原告違背其應有之注意義務，在具有規避檢查之過失責任狀態下，令船長張慶雄駕駛「力豪輪」載運未經向海關申報之貨物出港，姑不論原告是否係因發現錯誤或因某種因素無法如期前往大陸港口之故，而再次返回金門料羅港區，仍無解於已著手實施私運貨物出口，並達於重要階段之行為事實；況查，本件並無原告所主張阻卻違法事由之存在，更無從依事後補行申報之方式以免除業已成立之裁罰責任。從而，被告依海關緝私條例第 36 條第 1 項及第 3 項規定，對原告裁處未申報貨物 386 筆價格 1 倍之罰鍰計 2,656,198 元；又因貨物已提供擔保金准予撤銷扣押，並已出口，致無法裁處沒入處分，乃就此部分再依行政罰法第 23 條第 1 項規定，裁處沒入貨物之價額計 2,656,198 元，經核均無違誤。況被告事實上已審酌原告並未造成實害及其過失情節，而依法核定海關緝私條例第 36 條第 1 項法定罰鍰最低額之私貨價格 1 倍之罰鍰予以論處，難認被告有何裁量怠惰之瑕疵，是原告前揭主張，亦無足取。

六、綜上所述，原告主張並不可採。從而，被告所為如事實概要欄所示之原處分，於法並無違誤。訴願決定予以維持，亦無不合。原告起訴意旨求為撤銷，為無理由，應予駁回。又本件事證已臻明確，兩造其餘主張核與判決之結果無影響，爰不逐一論述，併此敘明。

七、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 103 年 4 月 8 日

高雄高等行政法院第三庭

審判長法官 蘇 秋 津

法官 張 季 芬

法官 林 彥 君

以上正本係照原本作成。

一、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）。未表明上訴理由者，逕以裁定駁回。

二、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）

三、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。

| 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 103 年 4 月 8 日

書記官 洪 美 智

資料來源：高雄高等行政法院裁判書彙編（103 年版）第 207-235 頁