

# 行政院公平交易委員會處分書

公處字第 099107 號

被處分人：高雄港勤服務股份有限公司

統一編號：28306729

址 設：高雄市苓雅區海邊路 29 號 12 樓之 2

代 表 人： 君

地 址：同上

被處分人：山市企業股份有限公司

統一編號：83447800

址 設：高雄市鹽埕區五福四路 301 之 1 號

代 表 人： 君

地 址：同上

被處分人：鈞晏企業股份有限公司

統一編號：79856042

址 設：高雄市前金區中山二路 579 號 6 樓之 3

代 表 人： 君

地 址：同上

被處分人：凱晟企業股份有限公司

統一編號：82094568

址 設：高雄市鼓山區鼓山 1 路 22 之 1 號

代 表 人： 君

地 址：同上

被處分人：振美船舶工程股份有限公司  
統一編號：82104279  
址 設：高雄市鹽埕區必信街 106 號 2 樓  
代 表 人： 君  
地 址：同上

被處分人：永通股份有限公司  
統一編號：13157948  
址 設：高雄市鹽埕區必信街 106 號 1 樓  
代 表 人： 君  
地 址：同上

被處分人： 君 即泰華交通船務行  
統一編號：83644160

被處分人等因違反公平交易法事件，本會處分如下：

主 文

- 一、被處分人等以開會討論方式之合意，共同輪班載運及共同分配營收，為限制服務數量之相互約束事業活動行為，足以影響高雄港區港外交通船運輸服務市場之供需功能，違反公平交易法第 14 條第 1 項本文規定。
- 二、被處分人等自本處分書送達之次日起，應立即停止前項違法行為。
- 三、處高雄港勤服務股份有限公司新臺幣 200 萬元罰鍰。  
處山市企業股份有限公司新臺幣 150 萬元罰鍰。  
處鈞晏企業股份有限公司新臺幣 80 萬元罰鍰。  
處凱晟企業股份有限公司新臺幣 40 萬元罰鍰。

處振美船舶工程股份有限公司、永通股份有限公司、  
○君（即泰華交通船務行）各新臺幣 10 萬元罰鍰。

### 事 實

- 一、案緣民眾向本會檢舉，略以：高雄港區載送引水人之交通船藉由聯合調度站統一調派交通船，並每月依據交通船艘數比例分配收入，而非以其執行作業數量或服務優劣計價，此已與公平交易法謂事業應以較有利之價格、數量、品質、服務或其他條件，爭取交易機會之效能競爭有間。
- 二、有關高雄港區交通船之排班制度及開放民間經營之方式等問題，前經本會 95 年 12 月 28 日第 790 次委員會議決議，並以 95 年 12 月 28 日公壹字第 0950011258 號函高雄港務局及副知高雄市國際輪船商業同業公會、高雄市船務代理商業同業公會、高雄市渡船遊艇商業同業公會、泰華交通船務行、旻珈商行、德嘉科技有限公司、等相關公會、業者，略以：「高雄港區交通船採行相互支援、代班之措施，倘係基於交通船運輸服務市場之需求等並兼顧港區航運安全與秩序所實施非固定模式之排班行為，則與公平交易法第 7 條規定所定義事業間基於限制競爭目的所為之聯合行為尚屬有間。惟未來高雄港交通船業者倘藉由契約、協議或其他方式之合意或透過高雄市渡船遊艇商業同業公會，主動要求全面採行聯合排班制度，將有構成公平交易法第 7 條聯合行為實質要件之虞，若合致公平交易法第 14 條第 1 項但書例外許可之要件，仍須依公平交易法之相關規定，事前向本會提出申請。」合先敘明。
- 三、為瞭解載送引水人之交通船排班方式，本會派員至高雄港第 3 碼頭調度站實地訪查，調度站對交通船排班方式說明略以：
  - (一)載送引水人之交通船大部分都與航商（如長榮海運等）

簽有合約。航商如有進出港需求，即向引水人辦事處申請，訊息同時提供交通船調度站。如為簽約之航商，則由簽約之交通船載送引水人；如航商未與交通船簽約，或雖簽有合約但指定之交通船來不及調度時，則依交通船在碼頭待命先後，依序載送引水人（如計程車之排班），故並無固定之排班表或排班順序。

(二)據其所知，航商是直接與交通船結算運費，至於支援已簽約之交通船載送引水人，其運費分攤方式，屬各交通船間事務，調度站並不清楚。

四、本會派員洽詢交通部高雄港務局並函請該局就本案表示意見，略以：

(一)高雄港區引水作業之交通船，係指可載送引水人至港外執行船舶引領作業之港勤交通船，服務對象為航運業者及高雄港執行船舶引領作業之引水人。目前高雄港有 7 家業者，共計 13 艘航行港外交通船參與營運作業。業者成員及擁有船隻為山市企業股份有限公司（華山號、嵩山號、泰山號）、鈞晏企業股份有限公司（建南壹號、建南參號）、凱晟企業股份有限公司（交通二號）、振美船舶工程股份有限公司（建南貳號）、永通股份有限公司（大仁一號）、泰華交通船務行（海豚號）、高雄港勤服務股份有限公司（港勤 701、702、703、706 號）。

(二)高雄港務局目前不再訂定交通汽艇費率，現行交通船業者之收費標準，係由交通船業者參照該局於 91 年 9 月 5 日最後一次邀集相關公會、航商、業者協調所訂定之費率作為收費參考。前述收費標準僅為參考準據，目前各家業者與航運業者間有其彈性收費空間。

(三)交通船於高雄港經營載送引水人業務，須繳交管理費及碇泊費，其核算方式如下：

- 1、管理費：按接送引水人港內外作業之月營收總額 2%計收。
  - 2、碇泊費：「碼頭碇泊費」之計算標準係按一般船舶費率 1 折，每天以靠泊碼頭 16 小時為其計算基準，即新臺幣(下同)43.2 元(2.7 元/小時×16 小時)，按季計收。
- (四)有關高雄港載送引水人之航行港外交通船排班制度，並非高雄港務局權管，該局亦從未核可業者執行排班。惟據該局向現行業者瞭解，目前於高雄港經營載送引水人業務之港勤交通船均與固定航商簽訂雇用合約提供服務，只有於所屬交通船均出勤無法提供服務時，方由現場等候之其他業者未出勤之交通船，採行相互支援及代班措施以為因應。
- (五)高雄港務局為因應航商船舶引領進出港作業需求，將實施接送引水人之航行港外交通船業務自由化，相關申請須知及表件，於 99 年 1 月 15 日公告，業者交通船只要具備符合相關資格要件者，均可申請加入高雄港營運作業。自 99 年 7 月 1 日起，新加入交通船與既有交通船之作業規範及收費標準均無差異。
- (六)高雄港務局就 99 年 3 月 18 日公告「高雄港新增航行港外交通船許可作業申請須知」之附件四「高雄港航行港外交通船業者作業守約」之第一點規定：「本公司應按交通船業者共同協議之出勤機制提供服務（簽有合約者例外）。如訂有排班順序時，即按排定之順序，依序提供服務。」說明如次：
- 1、前述公告內容事項，係經由高雄港務局邀請航商業者、引水人員及交通船業者多次會議研商所獲致之共識，公告前該局並先進行預告周知，徵詢相關單位及業者意見，再綜合彙整方進行公告由業者提出申請。故公

告內容事項，均經與港航各界充分溝通，符合現況高雄港作業及服務所需。

- 2、有關「交通船出勤機制」，係由交通船業者基於港埠資源充分使用及維護航商權益，以及作業及秩序管理自行協商訂定，並無相關法源依據及理由，亦非該局權管，因屬民營業者自行協商之服務機制，業者相關協商會議該局均未參與，因此並無相關「交通船業者共同協議之出勤機制」內容及相關事證可提供本會參考。
- 3、高雄港區因港區狹長，為利縮短航程，高雄港務局提供交通船二處停泊區域方便載送引水人，因交通船業者長期互相支援或互為代班結果，而有聯合作業之雛形，致外界產生業者聯合排班之認知，高雄市國際輪船業公會及高雄市船務代理業公會之會員公司為交通船雇用者（即消費者），而高雄港引水人辦事處之引水人員為交通船搭乘者（即使用者），高雄港務局從未指示業者進行聯合排班，但業者聯合排班卻符合上述單位等之作業需求，多次向該局表達，基於港埠資源充分使用及維護航商權益，以及作業及秩序管理，希望對未加入相互支援者建立聯合排班制度，因無損於航商權益，且未與交通船業者訂約之航商，均可適時機動使用交通船，而能大幅提升船舶進出港作業效率，基此，該局予以尊重。惟因有否涉及公平交易法之範疇，非該局權管，故該局從未核可進行聯合排班。
- 4、另有關高雄港務局於99年1月5日公告開放新增航行港外交通船許可營運申請，截至99年6月15日尚未有新增交通船事業主體及船舶加入營運作業。

五、派員赴高雄港勤服務股份有限公司（下稱高港勤公司）營業處所瞭解案情，請該事業就本會所獲事證（高港勤公司

所發 98 年 3 月 27 日開會通知書、同年 5 月 8 日通知、同年 5 月 1 日「高雄港交通船參與聯合調度作業」、97 年 8 月 28 日高港勤公司交通船成立報告、98 年 5/6 月及 7 月份現金、非現金分配表) 提出說明，略以：

- (一)目前高雄港區計有高港勤、山市、鈞晏、振美、永通、凱晟、泰華等 7 家事業經營交通船。高港勤公司主要係經營拖船業務，98 年 5 月開始經營交通船，目前計有港勤 701、702、703、706 等 4 艘船，船隻係依市場價格，向泰華購買 2 艘、凱晟 1 艘、山市 1 艘。高港勤公司是依高雄港務局所訂之高雄港交通汽艇費率表打折收費。
- (二)高港勤公司主要股東為高雄港大部分之船務公司，山市、鈞晏、永通、凱晟雖亦為該事業原始股東，惟持股份約僅 500 至 600 萬股，以該事業資本額 2 億元計算持有股份比率不高。
- (三)由於高雄港區交通船市場規模不大且市場景氣不佳，過去業者彼此殺價競爭激烈，以高退佣比例爭取客戶，高港勤公司為促請同業間不再殺價競爭，及避免該事業加入交通船營運後，可能衝擊其他業者之業務，於是該事業於 98 年初至同年 5 月 20 日開始營運交通船為止，多次邀請業者召開協調會，討論高雄港交通船聯合調度相關事宜，並且表達該事業加入營運後，不會主動爭取其他交通船業者之客戶，但該事業之股東所需之交通船業務，則改由該事業自行承攬，經整合各業者意見，以合力作業方式穩定市場，不再殺價競爭，所以該事業係在各業者協調好後，才進入市場，以避免市場更加惡化。
- (四)高港勤公司 98 年 5 月 8 日所發送之通知：「經各方整合及準備，本公司與交通船同業訂於 5 月 20 日（星期三）零時起，起動交通船在高雄港全港之合力作業。」所謂

合力作業，係指成立較有制度之統一調度中心，過去雖亦有調度中心，但作業混亂，不具拘束力，業者間各行其事，彼此無法監督，以致於部分業者私下以不合理之價錢爭取客戶，高港勤公司加入後，居中協調各業者制定「高雄港交通船參與聯合調度作業」，成立較明確之調度作業辦法，業者間之業務狀況完全透明，以避免業者私下攬客之情況，如此便可恢復至高雄港務局所公告之價格。

- (五)「高雄港交通船參與聯合調度作業」中，作業船舶的輪值係業者彼此協調以公平的方式輪值及公休。聯合調度中心除泰華船務行之外，各業者均派員在二個港口之調度中心協調作業，總管理者為山市公司之員工。
- (六)「高雄港交通船參與聯合調度作業」中，第 22 點所謂總表係指各交通船業者每日之載客時間、客戶等統計表，所謂簽單係指交通船業者載運引水人至目的地後，由船務代理商簽名確認後之領款憑證，上開資料每日由調度站以電腦傳送至高港勤公司，由該事業員工統計確認無誤後，再將簽單送至各業者，由各業者自行向船務代理商請款。
- (七)高港勤公司交通船成立報告中「外港交通船作業之分配」所載山市 22.2%、鈞晏 14.81%、凱晟 8.89%、永通 18.52%、泰華 7.41%、高港勤 28.15%等數字，係經業者間協調，同意以船隻數量作為營收比例參考，希望各業者之營收盡量貼近該比例，以作為彼此間競爭之參考，亦即某業者如超過該營收比例，即須自制，不要再搶他業者之客戶。
- (八)98 年 5/6 月份現金分配表及 98 年 7 月現金、非現金分配表中，所謂現金是指交通船業者直接向臨時搭船者收取



之現金，非現金是指航商或船務代理公司之簽帳金額，現金部分先由調度站送至高港勤公司，再依月報表及協調之營收比例分配給各業者領回，非現金則由各業者以簽單自行向航商或船務代理公司請款。非現金部分，由於各業者自行招攬客戶，所以各業者之營收比例與協調之比例間或有若干差距，故須再依月報表所示之差距依比例相互找補，例如山市公司 98 年 7 月營收比例為 27.34%，超過協調之比例 22.22%，山市公司便須將 5.12%(全體業者非現金總額為 10,400,965 元)之非現金提出分給其他業者。

六、再函請高港勤公司補充提供書面陳述暨相關事證，略以：

- (一)接送引水人交通船，並無確定之排班表，無法提供參考。目前是以高雄港務局排定進出港時間作為標準，為維護秩序在港營運之交通船依序排列而已，如遇優先接送已簽約之航商或船務代理行重疊無法接送時，為爭取時效則由下一班交通船公司替代，以避免耽誤時間，依序輪流，以維港區交通船秩序。
- (二)提供高港勤公司 99 年 1 至 5 月繳交高雄港務局之管理費及碼頭碇泊費用收據影本；有關總表、簽單分配方式、現金/非現金分配表，自本會調查後該事業已停止此種作業方式，無 98 年迄今之資料可提供。且自本會調查後該事業即刻停止邀集各業者討論排班及營收分配方式會議，亦無 98 年迄今之書面開會通知、電子郵件等書面資料可提供。
- (三)所謂「聯合行為」，應考慮其動機背景等因素，今(99)年元月 1 日起高雄港對外港交通船早已全面開放，如高港勤公司重利，造幾艘船何須勞師動眾。只是當時眾同業一致要求合作，群情難卻，大家只是「求存」而已，

毫無犯意動機。再說交通船費率是由交通部核准制定，自 84 年 7 月至今，其物價之波動多少？且每家業者為討好船公司，都以不同折扣打 85 折甚至下殺 75 折競爭，高雄港交通船每月營業總額只數百萬元，其中尚包含港內外一般人員、物資運送，7 家業者只有區區 13 艘交通船輪流派遣，且該 13 艘交通船中該事業僅占有 4 艘（占 30%），何來壟斷足稱「聯合行為」？

七、函請其他 6 家業者至本會南區服務中心說明，略以：

（一）山市企業股份有限公司：

- 1、該事業於高雄港主要業務係港內、港外交通船及帶解纜業務，交通船業務約占其營業額 5 成 5，該事業係依據 84 年「高雄港交通汽艇費率表」收費，對於客戶提供折扣優惠。
- 2、該事業知悉高港勤公司所發 98 年 3 月 27 日開會通知書及同年 5 月 8 日通知、98 年 5 月 1 日「高雄港交通船參與聯合調度作業」及 97 年 8 月 28 日高港勤公司交通船成立報告等資料之內容，曾出席 98 年 3 月 30 日之會議，惟不清楚同年 5 月 20 日會議，也未看過高港勤公司交通船成立報告。
- 3、交通船業者為節省領班人事等開支，確曾開會協商討論排班方式、確定營收分配比例，該事業亦曾對於「高雄港交通船參與聯合調度作業」提供意見。
- 4、高港勤公司成立前，交通船業者基於同業情誼本來就會互相幫忙，高港勤公司成立後，其自願邀集各交通船業者召開會議，因此目前較有制度。該事業係優先接送已簽約之航商或船務代理行，如果同時有該事業客戶船隻進港，該事業則請其他有空之交通船業者支援接送，交通船業者再彼此換單。

5、高港勤公司係以電子郵件寄發營收分配相關資料，各業者營收分配比例係由交通船業者討論後自願同意，並無強迫加入。該事業未看過帳務分配核對表，只記得該事業之營收分配比例。非現金部分，其他業者倘載送該事業之簽約客戶，則該事業會以簽單價格 8 折付費予其他業者，一至二個月結算一次。排班制度係為降低成本、留住客戶，倘本會認為該制度不妥，該事業願意恢復原狀。

(二) 鈞晏企業股份有限公司：

- 1、該事業主要係經營高雄港港內、港外交通船業務，目前交通船收費標準主要係依據高雄港務局高港監理字第 0910003887 號函之高雄港交通汽艇費率表，再給予客戶折扣優惠價格。
- 2、該事業並未曾收到本會所提示之高港勤公司 98 年 3 月 27 日開會通知書、高港勤公司交通船成立報告及「高雄港交通船參與聯合調度作業」等文件資料，而係由高港勤公司以電話通知該事業出席前揭會議，該事業確曾參與該 2 次協調會議，該 2 次協調會議主要係討論排班調度作業及營收比例分配方式。
- 3、交通船之排班係由交通船於港口依序排隊，倘有船欲停靠高雄港，則由排最前位之交通船載送引水人出港領船進港，該交通船回來後則排在原交通船排列隊伍之最後位，故該事業交通船並不一定服務簽約及合作之客戶。
- 4、高港勤公司於 98 年 5 月加入營運之前，由高港勤公司邀集所有交通船業者召開 2 至 3 次會議討論營收分配比例，各交通船業者之營收分配百分比比例主要係依據船隻數量及客戶數多寡來訂定，高港勤公司每日蒐集

高雄港港外交通船之簽單，依據各交通船業者所分配之營收比例每日分發簽單，再由各該業者持所分配之簽單向航商或船務代理行收款。

(三)凱晟企業股份有限公司：

- 1、該事業主要係經營高雄港之港內、港外交通船及帶解纜業務，其中港外交通船之業務約占該事業營業額 20% 至 30%。目前交通船收費標準主要係依據高雄港務局高港監理字第 0910003887 號函之高雄港交通汽艇費率表，再給予客戶（主要為船務代理行）折扣優惠價格。
- 2、該事業確曾參與高雄港交通船業者 2 次協調會議，於該 2 次協調會召開之後，該事業與其他交通船業者之聯繫主要係經由電話。該事業因擁有之交通船數量較少，在協調會議中對於討論排班調度作業方式較無發言權，主要跟隨大家意見。該事業的確收到並知悉本會所提示之高港勤公司 98 年 3 月 27 日開會通知書及「高雄港交通船參與聯合調度作業」，但並未收到「高港勤公司交通船成立報告」。
- 3、高雄港港外交通船原本即存在聯合排班情形，高港勤公司 98 年 5 月 20 日進入市場亦加入排班，排班方式與先前大同小異，但較有秩序。目前聯合排班方式係每條交通船有固定編號，並依此編號順序排班，例如 4 艘交通船排班，第 1 順位船載送引水人出港返回後，再由第 4 順位開始排。
- 4、有關營收分配方式，高港勤公司曾提供簡表知會該事業，因該事業為小公司，有關各業者之營收比例並無太多發言空間。該事業交通船雖有時會跑到非屬該事業之客戶，但仍會拿回該事業客戶之簽單向客戶請款，與分配之比例或有落差。每個月高港勤公司會以

電子郵件提供各事業營收分配表，但到目前為止，各事業在非現金部分尚未有找補之情形。

(四)永通股份有限公司、振美船舶工程股份有限公司：

- 1、該等事業主要係於高雄港共同經營引水船及帶解纜繩業務，其中引水船業務約占營業額 1/3。對於簽約之航商或船務代理行（外國航運公司指定之代理公司）之收費方式係視業務量提供折扣優惠。
- 2、該等事業知悉本會所提示 97 年 8 月 28 日高港勤公司交通船成立報告、98 年 5 月 1 日「高雄港交通船參與聯合調度作業」、98 年 3 月 27 日開會通知書及同年 5 月 8 日之通知，之後高港勤公司召開協調會議皆以電子郵件通知該等事業及其他交通船業者。
- 3、高港勤公司尚未成立前排班方式較無制度，於是高港勤公司邀集各交通船業者於 98 年 5 月 8 日開會確認「高雄港交通船參與聯合調度作業」，並於同年 5 月 20 日開始實施。每艘交通船皆有固定編號，當有航商進港時，依編號順序輪流接送引水人出港，所以接送之航商不一定是原簽約之航商，亦不能自行接該事業簽約之航商。
- 4、97 年 8 月 28 日高港勤公司提供之交通船成立報告中所稱非現金分配主要係指可航行至港外引水作業交通船部分，外港船以總數 13.5 艘船進行分配。依據「高雄港交通船參與聯合調度作業」第 22 點，引水人將其填具之簽單提供予交通船，再由交通船交給領班，每日領班將簽單及每日載送引水人之總表傳寄至高港勤公司，由高港勤公司核對無誤後，再由 3 號碼頭調度站統一依營收分配比例分發簽單予各業者向航商及船務代理行收費。高港勤公司每月再以電子郵件寄送每月

收支表予各家交通船業者核對。

- 5、該等事業考量高雄港務局未全面開放港外交通船許可，迫於無奈而與其他交通船業者共同排班。

(五)泰華交通船務行：

- 1、該事業於高雄港主要業務係引水船及港內交通船業務，目前引水人業務占其營業額約 2 成至 3 成。交通船收費標準係依據 91 年高雄港務局頒布之港勤交通船收費標準收費，對於客戶提供折扣優惠，該事業主要客戶為部分船務代理行，惟雙方並未簽約。
- 2、該事業未曾看過高港勤公司交通船成立報告，但知悉高港勤公司 98 年 3 月 27 日開會通知書、同年 5 月 8 日通知及同年 98 年 5 月 1 日「高雄港交通船參與聯合調度作業」等文件。
- 3、該事業約於 98 年 3 月接獲高港勤公司來電詢問是否有意願討論如何降低交通船業務開銷費用，因為交通船業者一起排班可減省人事費用（內含領班、船員等），所以該事業同意赴會。高港勤公司於 98 年 5 月開始營運之前，即邀集交通船業討論上開事項，並未強迫所有業者一定要加入排班，且高港勤公司僅提供會議室，並非由高港勤公司主導，此次聯合排班未有主導者。
- 4、交通船業者排班方式係依順序，例如第 1 順位出港後，接第 2 順位出港，先回港之船隻，即先排下一個順位。由於採輪班方式，當甲交通船業者載送該行客戶，而該行載送甲交通船業者之客戶時，則彼此交換簽單，再自行向各自之客戶收費。
- 5、有關各業者營收分配比例係高港勤公司於 98 年 5 月加入營運前，由交通船業者討論後同意。高港勤公司每

月製作帳務分配核對表，以電子郵件提供各交通船業者，非現金部分，該事業倘載送他業者之簽約客戶，則他業者會以簽單價格 8 折付費予該事業，半年結算一次。倘各交通船業者排班屬於違法行為，該事業願意配合解除排班。

## 理 由

- 一、依公平交易法第 14 條第 1 項本文規定：「事業不得為聯合行為……。」同法第 7 條第 1 項規定：「本法所稱聯合行為，謂事業以契約、協議或其他方式之合意，與有競爭關係之他事業共同決定商品或服務之價格，或限制數量、技術、產品、設備、交易對象、交易地區等，相互約束事業活動之行為而言。」第 2 項規定：「前項所稱聯合行為，以事業在同一產銷階段之水平聯合，足以影響生產、商品交易或服務供需之市場功能者為限」。是倘具有競爭關係之事業透過合意共同決定限制服務數量，為等相互約束事業活動之行為，致影響服務供需之市場功能者，即屬公平交易法所禁止之聯合行為。
- 二、有關高雄港區交通船之排班制度，按本會 95 年 12 月 28 日第 790 次委員會議決議暨同年月日公壹字第 0950011258 號函意旨：「高雄港區交通船採行相互支援、代班之措施，倘係基於交通船運輸服務市場之需求等並兼顧港區航運安全與秩序所實施非固定模式之排班行為，則與公平交易法第 7 條規定所定義，事業間基於限制競爭目的所為之聯合行為尚屬有間。惟未來高雄港交通船業者倘藉由契約、協議或其他方式之合意或透過高雄市渡船遊艇商業同業公會，主動要求全面採行聯合排班制度，將有構成公平交易法第 7 條聯合行為實質要件之虞，若合致公平交易法第 14 條第 1 項但書例外許可之要件，仍須依公平交易法之相關規定，

事前向本會提出申請。」查高雄港務局 99 年 3 月 18 日公告「高雄港新增航行港外交通船許可作業申請須知」之附件四「高雄港航行港外交通船業者作業守約」之第一點規定：「本公司應按交通船業者共同協議之出勤機制提供服務（簽有合約者例外）。如訂有排班順序時，即按排定之順序，依序提供服務。」其所謂共同協議之出勤機制、排班順序，並未規定係固定式或非固定式排班方式，是依本會 95 年 12 月 28 日委員會議決議意旨，除簽有合約者外，業者仍得擬定非固定式之相互支援、代班之措施，以維港區航運安全與秩序；惟業者倘係訂定固定式排班機制損及競爭，則仍有公平交易法聯合行為適用，尚不得以高雄港務局之「高雄港新增航行港外交通船許可作業申請須知」，而排除公平交易法適用。

三、本案高雄港航行港外交通船業者議定「高雄港交通船參與聯合調度作業」辦法進行共同輪班載運及分配營收之行為，違反公平交易法第 14 條第 1 項本文規定，分述如次：

(一)市場界定：依公平交易法第 5 條第 3 項規定所稱之「特定市場」，係指「事業就一定之商品或服務，從事競爭之區域或範圍」，而前述市場的「區域或範圍」則應包含所有能夠滿足特定需求，且在價格、品質及其他功能可以合理替代的商品或服務所構成的組合，其可綜合產品市場及地理市場加以判斷。

1、產品市場：產品市場係指在功能、特性、用途或價格條件上，具有高度需求或供給替代性之商品或服務所構成之範圍。依商港法第 20 條第 1 項規定：「商港區域內各類工作船、交通船之行駛、漁船之作業，應經商港管理機關之許可。」復依引水法第 8 條規定：「專供引水工作所用之引水船，應申請當地航政主管機關



註冊編列號數，並發給執照。」是本案載送引水人至商港港外執行船舶引領作業之交通船，須經商港管理機關許可，始得載送引水人航行至港外，與僅可航行港內之交通船及其他類別之工作船、漁船有間，彼此並無需求替代性及供給替代性，故本案以「商港區港外交通船運輸服務市場」為產品市場範圍。

2、地理市場：地理市場係指事業提供之某特定商品或服務，交易相對人可以很容易地選擇或轉換其他交易對象之區域範圍。依商港港務管理規則第 22 條第 1 項規定：「公務船及公民營事業機構之作業船、交通船、觀光客船，非經商港管理機關許可，不得在港區內行駛及作業，其艘數得視各港實際需要予以限制。」是本案他商港得載送引水人之船舶，如未經高雄港務局許可，亦不得於高雄港區行駛，航商僅得於同一商港區內選擇載送引水人至港外之交通船，是以，其他港區之交通船，尚不得於高雄港區提供交通船運輸服務，爰本案地理市場界定為「高雄港港區」。

3、綜合上揭產品市場及地理市場，本案以「高雄港區港外交通船運輸服務市場」為特定市場範圍。

(二)行為主體：高雄港區可航行至港外之交通船業者及船隻，計有高港勤公司（港勤 701、702、703、706 號）、山市公司（華山號、嵩山號、泰山號）、鈞晏公司（建南壹號、建南參號）、凱晟公司（交通二號）、振美公司（建南貳號）、永通公司（大仁一號）、泰華船務行（海豚號）等 7 家事業共計 13 艘船申請許可經營，是就高雄港區港外交通船運輸服務市場而言，上開高港勤等 7 家事業彼此具有水平競爭關係，屬本案之行為主體。

(三)聯合行為之合意方式：高港勤公司表示於 98 年初至同年

5月20日開始營運港外交通船為止，多次邀請其他6家事業召開協調會，該7家事業經過討論後，共同決定訂定「高雄港交通船參與聯合調度作業」及營收分配比例，以合力作業方式穩定市場，減少價格競爭，此有98年3月27日開會通知單、及同年5月8日通知訂於5月20日起動交通船在高雄港全港之合力作業等相關事證可稽，且為高港勤公司等7家事業所不爭之事實，爰高港勤公司等7家事業係經由共同開會討論，訂定作業辦法等其他方式之合意，與有競爭關係之他事業為相互約束事業活動之行為。

(四)聯合行為之內容：

- 1、共同輪班載運：本案經查高港勤公司等7家事業經共同開會討論訂定並實施「高雄港交通船參與聯合調度作業」辦法，於高雄港一港口調度站（3號碼頭）及二港口調度站（74號碼頭）各有6艘交通船輪班，一艘一港口晚上接船，因交通船及相關作業人員作業時間為作2天休1天，故白天各個港口為4艘交通船當值2艘公休。每艘交通船皆有固定編號（由高港勤公司及山市公司排定），當航商進港時，便依編號順序輪流接送引水人出港，回港之船隻，即從最後順位重新排起進行輪班。由於採輪班方式，故接送之航商不一定是原簽約之航商，亦不能自行載運簽約之航商，此有本會調查所獲事證98年7月24日「高雄港勤服務（股）交通船派船日報表」可稽。以永通公司為例，該事業於該日計有簽約之航商或船務代理行，共計約25航次進出港運輸需求，而永通公司僅載送4航次、共同經營之振美公司僅載送1航次，且合計載運之5航次均非簽約之航商或船務代理行。是高港勤公司等7家事業提供高雄港區港外交通船

運輸服務，係依共同訂定之「高雄港交通船參與聯合調度作業」，採取固定式之輪班載運方式，限制彼此服務數量，為相互約束事業活動之行為。

- 2、分配營收：高港勤公司等 7 家事業為避免相互爭取交易相對人，業者間經共同開會討論決定，以各業者擁有之船隻數量作為彼此營收分配比例，渠等經討論後共同決定山市公司 22.2%、鈞晏公司 14.81%、凱晟公司 8.89%、永通公司 18.52%、泰華船務行 7.41%、高港勤 28.15%。並於「高雄港交通船參與聯合調度作業」規定，引水人搭乘交通船所填具之簽單，由交通船業者統一交給調度站之領班，領班每日將簽單及載送引水人之總表傳寄至高港勤公司，經高港勤公司核對無誤後，再由 3 號碼頭調度站統一依營收分配比例分發簽單予各業者向航商或船務代理行收費。高港勤公司嗣後逐月依各交通船業者之實際營收製作現金、非現金分配表，現金部分由高港勤公司依渠等所議定之營收分配比例分配予各交通船業者。非現金部分亦逐月統計各業者實際營收與議定之營收比例之差距，各業者並依高港勤公司提供之月報表所示數字及比例於日後進行相互找補。以 98 年 7 月營收為例，山市公司營收比例為 27.34%，超過協調之比例 22.22%，山市公司便須將 5.12% 之非現金提出分給其他業者，是高港勤公司等 7 家事業係透過共同決定營收分配比例之行為，限制彼此服務數量，為相互約束事業活動之行為。
- 3、高港勤公司與山市公司雖陳稱各交通船業者係優先接送簽約之航商或船務代理行，所謂之排班，係因業者簽約之航商或船務代理行重疊無法同時接送時，或因航商或船務代理行未與交通船業者簽約，方依交通船

在碼頭待命先後，依序載送引水人，交通船業者再彼此間換單，並無固定之排班表或排班順序云云。惟據本會調查所獲 98 年 7 月 24 日「高雄港勤服務（股）交通船派船日報表」所示，以永通公司為例，該事業於該日計有簽約之航商或船務代理行共計約 25 航次進出港運輸需求，而永通公司與其共同經營之振美公司合計僅載運 5 航次，且均非簽約之航商或船務代理行，與高港勤公司與山市公司陳稱各交通船業者係優先接送簽約之航商或船務代理行，顯不相符。再者，倘係由其他業者支援載送引水人，則應由業者間自行商議營收分配方式即可，又何以須將簽單統一交給調度站之領班，經高港勤公司核對無誤後，再依營收分配比例分發簽單予各業者向航商或船務代理行收費？顯見高港勤公司與山市公司所稱輪班方式為強辯之詞。

4、綜上，高港勤等 7 家事業透過共同輪班載運及議定營收分配比例之行為，屬共同決定限制各業者服務數量等相互約束事業活動之聯合行為。

(五)聯合行為對市場競爭之影響：

1、按公平交易法第 7 條第 2 項規定，事業在同一產銷階段水平之聯合行為，必須達到足以影響生產、商品交易或服務供需之市場功能者，始足當之。而所謂影響服務供需之市場功能，係謂其聯合行為業足以破壞市場參與者得依據市場供需法則，而自行決定以較有利之價格、數量、品質、服務或其他交易條件爭取交易機會之行為，又其行為係以達到「足以」影響市場供需功能之抽象風險即屬該當，並不以市場功能實際受影響為限。

2、高雄港區港外交通船申請許可經營者計有高港勤公司

等 7 家事業，是參與本案聯合行為之事業在「高雄港區港外交通船運輸服務市場」占有率合計達百分之百。又高雄港務局對於港外交通船費率並無相關法令管制規定，該局並表示目前不再訂定交通汽艇費率，雖各業者仍持續參考該局於 91 年最後一次邀集業者開會協調所訂定之「高雄港交通汽艇費率表」進行收費，惟前開收費標準僅具參考性質，是市場仍存有價格競爭可能性，港外交通船運輸業者本可依市場實際供需之差異狀況，自行採取各種價格或非價格之競爭策略爭取交易相對人，或自行尋求支援合作業者。惟高港勤公司認為過去業者以高退佣比例爭取客戶，彼此殺價競爭激烈，為促請同業間減少價格競爭，爰於加入營運前，邀請業者召開協調會，討論高雄港交通船聯合調度相關事宜，以合力作業方式穩定市場，成立較有制度之統一調度中心，以利彼此監督，避免業者私下攬客，並議定營收分配比例，如有業者超過該營收比例，即須自制，不再爭取他業者之客戶。高港勤公司等 7 家事業該等合力作業方式議定營收分配比例，各業者依順序輪班接送引水人，再依議定之營收比例進行分配，以達營收共享之目的，將造成自行招攬交易相對人之業者，必須將其營收分配予其他業者，而怠於招攬交易相對人之業者，猶能自其競爭對手分配到營業利益，是業者僅需依序排班即有客源，將減損交通船運輸業者以較有利之價格或非價格之交易條件

爭取交易相對人之意願，且影響交易相對人之選擇自由。是以，系爭行為之實施，將造成渠等無意願透過各種競爭策略以爭取交易相對人，且無其他競爭者可與之抗衡，是市場供需調整機制將因此而無法發揮，故系爭行為業足以影響服務供需之市場功能。

(六)綜上，本案高港勤公司等 7 家經營港外交通船事業以開會討論方式之合意，共同輪班載運及共同分配營收，為限制服務數量之相互約束事業活動行為，足以影響高雄港區港外交通船運輸服務市場之供需功能，核屬公平交易法第 7 條所稱之聯合行為，違反同法第 14 條第 1 項本文規定。

四、綜上論結，本案高港勤公司等 7 家事業以開會討論方式之合意，共同輪班載運及共同分配營收，為限制服務數量之相互約束事業活動行為，足以影響高雄港區港外交通船運輸服務市場之供需功能，合致公平交易法第 7 條所稱聯合行為，違反同法第 14 條第 1 項本文規定。依據公平交易法施行細則第 36 條規定，經審酌高港勤公司等 7 家事業違法行為之動機、目的及預期之不當利益；違法行為對交易秩序之危害程度；違法行為危害交易秩序之持續期間；因違法行為所得利益；事業之規模、經營狀況、營業額及市場地位；違法類型曾否經中央主管機關導正或警示；以往違法類型、次數、間隔時間及所受處罰；違法後懊悔實據及配合調查等態度；並考量整體市場規模，爰依同法第 41 條前段規定處分如主文。

中 華 民 國 99 年 10 月 5 日

被處分人如有不服本處分，得於本處分書達到之次日起 30 日內，向本會提出訴願書（須檢附本處分書影本），訴願於行政院。