

# 公平交易委員會處分書（稿）

公處字第 115023 號

被處分人：海有航運股份有限公司

統一編號：53803393

址 設：嘉義縣義竹鄉龍蛟村義工二路 2 號 1 樓

代 表 人：陳○○

地 址：同上

被處分人：凱旋海運股份有限公司

統一編號：24264017

址 設：臺東縣臺東市富岡里松江路一段 58 巷 33 號

代 表 人：王○○

地 址：同上

被處分人：滿天星航運股份有限公司

統一編號：27642034

址 設：澎湖縣白沙鄉赤崁村漁港新村 21 號 1 樓

代 表 人：呂鄭○○

地 址：同上

上三人代理人：宋重和律師、陳韋辰律師

地 址：臺北市中正區羅斯福路四段 60 號 6 樓

被處分人因違反公平交易法事件，本會處分如下：

## 主 文

- 一、被處分人等自 108 年於「布袋-馬公」航線共同排班，為限制船舶運送服務數量之相互約束事業活動行為，足以影響「布袋-馬公」航線船舶運送服務市場之供需功能，違反公平交易法第 15 條第 1 項聯合行為禁止規定。
- 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、處海有航運股份有限公司、凱旋海運股份有限公司、滿天星航運股份有限公司各新臺幣 10 萬元罰鍰。

## 事 實

- 一、緣民眾檢舉「太吉之星號」、「凱旋號」、「滿天星號」等客輪於旅行社網站上銷售「嘉義布袋至澎湖馬公」航線(下稱布馬線)共同排定船班次，涉及違反聯合行為規定。

二、函請案關旅行社業者提出書面說明，摘要略以：

- (一) 被處分人海有航運股份有限公司(下稱海有公司)、被處分人凱旋海運股份有限公司(下稱凱旋公司)及被處分人滿天星航運股份有限公司(下稱滿天星公司)是否「聯合運營」：自107年起為配合海有公司、凱旋公司及滿天星公司於布馬線共同調度船隻，旅行社業者訂票上只請消費者選擇出發日期，無法指定搭乘特定船班，搭乘時段及船班次均須由「聯營航班」代訂窗口協助確認訂票結果。另外，有旅行社認為因澎湖馬公港口吞吐量有限，以共同排班及輪班的方式較能有效率地安排船隻進出港口。
- (二) 布馬線航行時間：約為每年3月至4月間開航，並於每年9月底至10月中旬閉航，其餘時間沒有航班。
- (三) 旅行社代收轉付船票流程：
  - 1、部分旅行社係乘客於其等旅行社網站購入船票後，由旅行社端向乘客開代收轉付單據，同時聯繫個別航運公司端提供票務需求單據，嗣後航運公司端向旅行社端開發票並且提供訂位確認單，旅行社端則定期統一款項後，匯款至伍吉管理顧問股份有限公司(下稱伍吉管理顧問公司)銀行帳號結算，而乘客無法自由指定船隻，實際乘坐船隻須依航運公司端派發情況為主。另外，亦有部分旅行社因人力有限或經營策略考量，會每年度選定合作之船票票務代理商採購船票，往年合作對象包括其他旅行社或伍吉管理顧問公司等，若係由旅行社代為購買船票，則由該旅行社開代收轉付收據，若係由伍吉管理顧問公司代為購入船票，則由該公司開立發票，最後皆再由購票需求之旅行社向乘客開代收轉付收據，同樣地乘客無法自由指定船隻，實際乘坐船隻須依航運公司端派發情況為主。
  - 2、另外，有旅行社表示會將每次彙整蒐集的乘客名單交由「聯營航班」中心去做當日船班次時段排定。

三、函請被處分人海有公司、凱旋公司、滿天星公司到會陳述說明，摘要略以：

- (一) 於布馬線提供載運服務船隻名稱：108年至114年間，海有公司共有太吉之星、太吉之星2號、太吉之星3號等3艘客船提供載運服務，其中112年太吉之星3號建造完成後替換太吉之星載運，現僅存太吉之星2號及太吉之星3號提供載運服務；凱旋公司共有凱旋3號、

凱旋6號及凱旋8號等3艘客船提供載運服務，其中凱旋3號及凱旋6號已於109年及111年退出布馬線，凱旋8號則於110年加入布馬線，現僅存凱旋8號提供載運服務；滿天星公司共有滿天星1號及滿天星2號等2艘客船，現均有提供載運服務。

(二) 「聯營航班」之緣由及內容：

- 1、市場概況：觀光客前往澎湖方式主要分為航空及海運，其中航空約占80%運量，海運則僅占20%運量，又布馬線的交易相對人主要以觀光客為主，而布袋港前往馬公港之客輪，為配合觀光客的偏好，一般都訂於早上10點時段左右發航前往馬公港，而馬公港前往布袋港之客輪，因馬公港現有候船室之旅客容納量有限，交通部航港局南部航務中心往年固定時間召開澎湖馬公港客船航班分流協商會議，要求業者配合實施人流管制政策。
- 2、實施「聯營航班」之緣由：由於氣候因素，布馬線營運時間僅限定在每年4月至9月間，其中遇颱風、氣候不佳即無法開航，實際營運天數在120天左右，倘若同航線尖峰時段多艘船班發航，每艘客輪皆無法達成合理的載客率，且將致使其他時段客輪業者發航面臨無乘客可載運的窘境，長期將蒙受虧損，最終倒閉退出市場，故海有公司、凱旋公司、滿天星公司為優化航線運能配置並永續經營，自108年開始共同進行航班協調，並由海有公司、凱旋公司、滿天星公司等3家航運公司實際負責人出資設立伍吉管理顧問公司，協助排定3家客輪業者航班次以及聯營航班船票銷售帳款拆分處理，惟伍吉管理顧問公司非主管機關核准之客輪業者，亦未提供航運載客服務。
- 3、「聯營航班」之實施內容：
  - (1) 海有公司、凱旋公司及滿天星公司共同委託伍吉管理顧問公司排定船班表並處理票務行政事宜，而伍吉管理顧問公司會依據3家航運公司的實際客運運量比例分配排定航班次，並依客運運量比例拆分船票營收帳款予3家航運公司，3家航運公司亦依據該客運運量比例給付管理費用予伍吉管理顧問公司。
  - (2) 惟3家航運公司之攬客業務、報價、套裝行程方案、人事管理、船舶維護等營運內容均由其等獨立運作，如部分航運公司亦有其各自接洽合作之旅行社業者

通路，伍吉管理顧問公司並未參與「聯營航班」船票銷售及價格洽談等運營事宜。

(三) 聯營航班除可避免布馬線多艘船隻同時段競相發航導致資源浪費以外，亦可減少每艘船的營運成本。

(四) 可替代案關航線之運具：布馬線除海有公司、凱旋公司、滿天星公司外，尚有百麗公司及其所屬船舶可供替代選擇，遊客仍得自由選擇與百麗公司交易來往，不受海有公司、凱旋公司及滿天星公司聯營航班限制。此外，觀光客較偏好交通時間耗時較短的運具，如航空載運即為大多數出入境澎湖遊客的交通工具。另外，部分航運公司認為提供高雄港至澎湖馬公航線(下稱高馬線)客輪業者澎湖輪，因近年汰換船隻，內裝、載客量及速度均有所提升，已同為案關航線之競爭對手，且倘若有關車或者運載舉辦廟會器材等需求者，亦會直接選擇澎湖輪作為替代交通工具。

四、按交通部航港局提供書面意見彙整，108年迄114年布馬線主要船舶載運趟次在○次至○次區間，其中海有公司、凱旋公司、滿天星公司等載運趟次分別為○次至○次區間、○次至○次區間、○次至○次區間。此外，108年迄114年布馬線船舶載運總人次在○人至○人區間，其中海有公司、凱旋公司、滿天星公司等載運人次分別為○人至○人區間(市場占有率16%至23%)、○人至○人區間(市場占有率16%至19%)、○人至○人區間(市場占有率16%至23%)，合計載運人次約○人至○人區間，合計市場占有率48.62%至61.48%區間。

理由

一、按公平交易法第15條第1項規定：「事業不得為聯合行為。」同法第14條第1項、第2項規定：「本法所稱聯合行為，指具競爭關係之同一產銷階段事業，以契約、協議或其他方式之合意，共同決定商品或服務之價格、數量、技術、產品、設備、交易對象、交易地區或其他相互約束事業活動之行為，而足以影響生產、商品交易或服務供需之市場功能者。」「前項所稱其他方式之合意，指契約、協議以外之意思聯絡，不問有無法律拘束力，事實上可導致共同行為者。」故倘事業與有競爭關係之他事業，以契約、協議或其他方式之合意，共同決定商品或服務價格、數量等相互約束事業活動之行為，且足以影響相關市場之供需功能時，即屬違反上開聯合行為之規定。復按同法第40條第1項

前段規定：「主管機關對於違反……第15條……之事業，得限期令停止、改正其行為或採取必要更正措施，並得處新臺幣10萬元以上5,000萬元以下罰鍰。」。

## 二、本案市場界定及市場占有率：

(一) 市場界定：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。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。綜合考量前往澎湖之旅客所搭乘之「航運」、「空運」等運具之價格高低、旅行時間長短、航班頻率多寡、服務內容及消費者需求偏好等差異情形，得認前往澎湖之航運及空運並未具有跨運具之替代關係，此外，旅客並未因布馬線停航，而搭乘高馬線之情形，故布馬線及高馬線也未具有顯著替代關係，因此本案市場界定為「布袋—馬公船舶運送服務市場」。

(二) 本案布馬線108年迄114年主要船舶載運總人次在○人至○人區間，其中海有公司市場占有率在16%至23%區間、凱旋公司市場占有率在16%至19%區間、滿天星公司市場占有率在16%至23%區間，合計被處分人等市場占有率在48.62%至61.48%區間。

## 三、本案海有公司、凱旋公司及滿天星公司等3家事業共同委託伍吉管理顧問公司排定船班表並依各航運公司運量比例拆分船票營業收入，降低海有公司、凱旋公司、滿天星公司間增加航班次供給量之促進競爭誘因，該當本法第14條所稱聯合行為，且違反同法第15條第1項本文禁止聯合行為規定，論列如次：

(一) 聯合行為主體：海有公司、凱旋公司、滿天星公司均為本案相關市場之參與者，彼此具水平競爭關係，且共同委託伍吉管理顧問公司處理船班次排定及依運量比例拆分船票營業收入，係俱為本案聯合行為主體。

(二) 聯合行為之合意內容：海有公司、凱旋公司及滿天星公司等為避免尖峰時段競相發航致各船舶載客率降低，自108年起協議共同排班，並設立伍吉管理顧問公司，依各航運公司之載客運量比例統籌分配出航順序、代收船票收入等，另依各船出航趟次及載客人數分配營收，此有伍吉管理顧問公司航次金額拆分表及業者陳述紀錄可稽，是以本案聯合行為之合意內容，為實施聯合排班限制船舶客運服務之數量。

(三) 本案聯合行為足以影響服務供需之市場功能：

- 1、聯合行為以「足以影響生產、商品交易或服務供需之市場功能者為限」，但所謂足以影響市場功能，則不以市場功能實際受影響為必要，僅須事業合意所為之限制競爭行為，達到有影響市場供需功能之危險性，即已該當。聯合行為內容涉及限制商品或服務之價格、數量等核心競爭參數之限制者，因該等行為本質上對市場競爭具高度危害性，則不論違法事業之市場占有率高低，均認該等行為足以影響市場供需功能，亦經最高行政法院 108 年判字第 598 號判決肯認在案。
- 2、按布馬線業者主要客源來自於前往澎湖的遊客，案關被處分人等合意調整發航航班數等核心競爭參數，終將導致「嘉義布袋至澎湖馬公」之客輪載運班次減少。
- 3、復據本案聯合行為自 108 年持續迄今之載運人次計算，海有公司、凱旋公司、滿天星公司等 3 家航運公司於布馬線船舶運送服務市場之市場占有率合計約在 5 成至 6 成間。被處分人等合意共同排班，該行為本質上足以影響市場供需功能。

四、綜上論結，被處分人等合意自 108 年起共同排班，為限制數量之相互約束事業活動行為，足以影響布馬線船舶運送服務市場之供需功能，合致公平交易法第 14 條第 1 項所稱聯合行為，違反公平交易法第 15 條第 1 項規定。經依公平交易法施行細則第 36 條規定，綜合審酌系爭行為係限制事業間船運供給數量，影響布馬線船舶運輸供給；行為期間自 108 年持續迄今；布馬線仍有其他強力競爭對手，被處分人等減少航班供給數量；被處分人等均係首次違法、充分配合調查且態度良好；並審酌被處分人等違法行為之動機目的、營業規模及違法行為對交易秩序之危害程度等因素，爰依同法第 40 條第 1 項前段規定處分如主文。

中 華 民 國 115 年 4 月 17 日  
被處分人如不服本處分，得於本處分書送達之次日起 2 個月  
內，向臺北高等行政法院地方行政訴訟庭提起行政訴訟。