

公平交易委員會處分書

公處字第 115010 號

被處分人：高雄市造船技師公會

址 設：高雄市前金區民生二路 225 號 9 樓之 1

代 表 人：陳○○

地 址：同上

被處分人因違反公平交易法事件，本會處分如下：

主 文

- 一、被處分人藉會員大會、理監事會議決議及其他方法，訂定會員技師提供船舶設計、簽證及檢驗相關服務之收費標準，約束事業活動且足以影響相關市場之供需功能，違反公平交易法第 15 條第 1 項聯合行為禁止規定。
- 二、被處分人自本處分書送達之次日起，應立即停止前項違法行為。
- 三、處新臺幣 15 萬元罰鍰。

事 實

- 一、緣本會接獲檢舉指稱被處分人網站刊載「現成船製圖與計算書製作服務費用」、「自用遊艇(<24M/國內水域)驗證服務費用」、「遊艇製圖與計算書製作服務費用」、「新造船簽證費用」、「船齡 20 年以上載客船舶有效船況評估服務酬金參考表」、「國內航線船舶載運危險品適載文件酬金參考表」、「2012 漁船國際安全公約『中英文完整穩度計算書與簽證』」、「三人以上動力浮具器具相關檢驗報告」、「漁船(新)安裝副機」等多項收費標準，涉及聯合行為。
- 二、經調閱被處分人歷次會員大會及理監事會議紀錄，其中與收費標準相關之提案討論及決議摘要如下：
 - (一)被處分人 109 年至 113 年工作計畫「健全組織」項下訂

有「三、調整/建立造船技師各項收費標準參考表及工作範圍」，並經會員大會決議通過。

- (二)109年2月24日第11屆第2次理監事會議討論「年度工作計畫工作事項之健全組織三：調整/建立各項收費參考標準」，並決議：「通過。由理事長擬訂之，並經理監事同意後公告各會員參考」，復於109年6月22日第11屆第3次理監事會議決議通過更新版收費標準並公告各會員參考，並經110年1月23日第11屆第2次會員大會決議將各項服務酬金參考表列於被處分人網站。
- (三)111年3月29日第11屆第9次理監事會議討論「國內航線船舶載運危險品適載文件參考酬金」決議：「通過。確認後公布於公會網站上」。111年12月10日第12屆第1次會員大會會務報告記載：「制定國內航線船舶載運危險品適載文件及2012漁船國際安全公約『中英文完整穩度計算書與簽證』酬金參考表」。
- (四)114年1月4日第12屆第3次會員大會會務報告記載：「7/15 & 9/1 更新造船技師參考酬金」。

三、經通知被處分人提出陳述書及到會陳述意見，意旨略以：

- (一)被處分人係於79年5月13日成立，惟當時運作情形已不可考，經102年底作廢公會圖記與立案證書，重新申請印鑑證明及立案證書後，於103年(第9屆)重新運作。截至114年2月7日止正式會員人數共13人，均為自行設立事務所之執業技師。依技師法規定，領有造船技師執業執照者，可加入該公會為正式會員。
- (二)案關收費標準歷次修訂時間及過程如下：
 - 1、「現成船製圖與計算書製作服務費用」(109年7月1日訂定、113年9月1日修訂)：被處分人前於109年2月24日第11屆第2次理監事會議討論事項第二案「案由：年度工作計畫工作事項之健全組織三：調整/

建立各項收費參考標準」，決議通過由理事長擬訂之，並經理監事同意後公告各會員參考。其後因應疫情後物價上漲、收費已不敷成本，經被處分人113年5月18日第12屆第5次理監事會議討論並決議予以調整，調整幅度係配合自109年起迄113年間基本工資之漲幅，酌予調整約10%，調整完竣後即對外公布於被處分人網站，嗣於114年1月4日第12屆第3次會員大會告知會員已於113年9月1日調整該項收費標準。

- 2、「自用遊艇(<24M/國內水域)驗證服務費用」、「遊艇製圖與計算書製作服務費用」及「新造船簽證費用」之訂定時間及過程與上述「現成船製圖與計算書製作服務費用」相同。
- 3、「船齡20年以上載客船舶有效船況評估服務酬金參考表-開放水域/內陸湖泊(內水)水域」(110年2月1日訂定、111年3月1日第1次修訂、113年3月1日第2次修訂)：被處分人依據交通部航港局110年1月6日船舶字第1101710003號函文所列「船齡20年以上載客船舶有效船況評估報告」應辦理評估檢查之項目，於110年2月1日訂定「船齡20年以上載客船舶有效船況評估服務酬金參考表」，其後因航港局放寬內陸水域之檢查項目，被處分人復於111年3月1日依內陸水域及開放水域分別訂定酬金參考表。最近一次調整係因應物價上漲，經113年1月20日第12屆第4次理監事會議討論並決議予以調整，配合基本工資調漲幅度，酌予調整約10%，調整完竣後即對外公布於被處分人網站，嗣於114年1月4日第12屆第3次會員大會告知會員已於113年3月1日調整該項收費標準。

- 4、 「國內航線船舶載運危險品適載文件酬金參考表」(111年5月1日訂定)：被處分人於111年3月29日第11屆第9次理監事會議決議訂定，調整完竣後即對外公布於公會網站，嗣於111年12月10日第12屆第1次會員大會告知會員已於111年5月1日訂定該項收費標準。
- 5、 「2012漁船國際安全公約『中英文完整穩度計算書與簽證』酬金參考表」(111年7月11日訂定)：自2022年起我國赴福克蘭群島之漁船必須取得國際漁船安全符合聲明書，其中就穩度計算書部分，交通部航港局及魷釣船業者希望由造船技師執行，經被處分人內部理監事及會員LINE群組討論後，由理事長代表出席111年7月8日與交通部航港局、漁業署及魷釣船同業公會之會議時，向其等提出造船技師就穩度計算所需辦理之工作項目及被處分人訂定之酬金參考表，復於111年7月11日公告於被處分人網站，並於111年12月10日第12屆第1次會員大會告知會員已於111年7月11日訂定該項收費標準。
- 6、 「三人以上動力浮具器具相關檢驗報告」(113年7月15日訂定)：112年1月1日交通部航港局公布「三人以上動力浮具器具安全檢查要點」，被處分人會員於113年間開始接到有關案件，被處分人爰於113年7月10日透過理監事LINE群組中討論並依據所需工作量決定收費水準後，於113年7月15日公告於被處分人網站，嗣於114年1月4日第12屆第3次會員大會告知會員已於113年7月15日訂定該項收費標準。
- 7、 「漁船(新)安裝副機」：依據交通部航港局113年6月27日船舶字第1131710596號函文，就漁船申請(新)安裝副機應請造船技師出具對船體結構及穩度影

響之安全性及適航性評估報告，被處分人爰就會員技師所需辦理工作項目，於113年8月左右經被處分人理監事LINE群組討論並依據所需工作量決定收費水準，於113年9月1日公告於被處分人網站，嗣於114年1月4日第12屆第3次會員大會告知會員已於113年9月1日訂定該項收費標準。

- (三)依據行政院公共工程委員會(下稱工程會)網站資料，截至114年3月21日止，我國領有造船工程科技師證書者計46人，其中13位加入被處分人成為正式會員；惟被處分人會員所提供之船舶相關服務項目，其提供者除造船技師之外，亦有許多管道可提供相同技術之服務，被處分人會員於相關市場之占有率未達二分之一，實非獨占事業，部分法規、檢查要點、管理辦法雖列出造船技師可提供服務，但亦明訂財團法人中國驗船中心(下稱驗船中心)、船廠、電匠或交通部航港局也可提供服務。
- (四)被處分人所屬會員之競爭者眾多，除驗船中心外，如公共工程與船舶相關勞務採購案，船舶設計/顧問公司、工程顧問公司、財團法人船舶暨海洋產業研發中心(下稱船舶中心)，及各大專院校造船、輪機、海事等系所，均無聘任造船技師，卻取得絕大多數勞務標案，甚至部分公共工程採購案之招標資格直接屏除造船技師。
- (五)被處分人網站公告之參考酬金係提供客戶參考使用，並考量公共安全及品質控管，各會員必須對所負責之服務達一定之製圖與計算精準度所制訂之基礎參考。被處分人從未限制所屬會員定價自由，尤其船舶結構複雜、個案需求不一，各會員係自行考量個案狀況收費，被處分人不曾查核會員之收費方式，也不曾通知會員不得違反參考酬金之規定，未曾有會員受勸告、停權、移付懲戒

或其他不利益措施之情事，且市場競爭者眾多，被處分人實無影響市場自由競爭機制。

四、經函請工程會、交通部航港局、農業部等相關目的事業主管機關提供意見，獲復略以：

(一)工程會：

- 1、依據技師法第13條第2項規定：「各科技師執業範圍，由中央主管機關會同目的事業主管機關定之。」爰工程會會同各目的事業主管機關訂定「各科技師執業範圍」，其中造船工程科技師執業範圍：「從事船舶之規劃、設計、監造、研究、分析、試驗、評價、鑑定、製造、保養、修護、檢驗、安全及計畫管理等業務。」查現行各科技師執業範圍內容，並參交通部(技師法目的事業主管機關及船舶法等相關法令主管機關)所復意見，造船技師執行各項技術服務尚無與其他類科技師業務範圍有重疊之情形。
- 2、現行造船技師僅能依技師法第7條第1項第1款，以單獨設立技師事務所或與其他技師組織聯合技師事務所方式執行業務，查工程會公共工程雲端服務網資料顯示，截至114年2月20日止，領有造船工程科技師執業執照人數為13人，均為單獨設立技師事務所。
- 3、工程會就相關專業技師提供技術服務之酬金多寡均尊重目的事業主管機關意見及市場機制，現行船舶法、船舶檢查規則、遊艇管理規則、客船管理規則等法令，就船舶檢查、評估、設計或驗證等業務，尚非規定為造船技師(市場規模僅13位)專屬業務，仍有其他法定機構可辦理。

(二)交通部航港局：

- 1、有關被處分人訂定造船技師供船舶相關服務收費標準所涉及之業務項目資格條件說明如下：

- (1) 有關遊艇(含動力遊艇與帆船)驗證，得由國際驗船機構協會會員、船舶設計公司或造船技師執業機構(註：查114年3月17日修正之「交通部航港局遊艇驗證機構認可作業程序」，資格條件修正為國際驗船機構協會會員、具備國內遊艇驗證三艘以上實績之財團法人及造船技師執業機構)，向航政機關申請遊艇驗證機構認可後執行驗證業務，再由航政機關辦理相關檢查。
- (2) 有關新造船及舊船改建簽證，除載客船舶需由造船技師或驗船機構(即驗船中心)簽證外，其餘船種由航政機關執行。
- (3) 有關船齡20年以上載客小船有效船況評估(含內陸湖泊水域及開放水域)，由造船技師執行，再由航政機關辦理相關檢查。
- (4) 有關核發國內航線船舶載運危險品適載文件，得由造船技師或驗船機構(即驗船中心)執行，再經航政機關檢查合格並於船舶檢查證書註記。
- (5) 有關三人以上動力浮具器具相關檢驗(含全浮具之安全檢查報告、結構或穩度證明報告)，得由國內或國外之驗證機構或造船技師簽發出廠合格證明，再由航政機關驗證後發給三人以上動力浮具器具安全證明。所稱國內驗證機構係指驗船中心；至國外之驗證機構，採專案認定，目前交通部航港局尚無相關案例。
- (6) 有關現成船(含小船、載客小船、漁船、娛樂漁船、小型貨船、客船及遊艇)之製圖與計算書製作，尚無資格要求，其圖說由航政機關審查。
- (7) 有關2012漁船國際安全公約之「中英文完整穩度計算書與簽證」，以及漁船(新)安裝副機有關適航性

評估報告、線圖製作、傾斜試驗及穩度報告，尚無相關資格要求。

2、被處分人訂定之各項業務酬金參考表及收費標準屬商業行為，非交通部航港局權管。

(三)農業部：111年7月8日交通部航港局召開「協助我國漁船參與福克蘭群島漁業合作」會議，決議略以，漁船如欲取得穩度計算書，可向被處分人或驗船機構，申請依漁船公約規定之穩度標準，視需要實施傾側試驗，進行穩度計算，出具完整之穩度計算書，交通部航港局航務中心配合在受理船舶檢查時，於穩度計算書封面加蓋航政機關圓戳章。前述會議並未對造船技師執行業務所需工作項目及收費水準進行討論。

五、函請驗船中心、船舶中心就其主要提供之服務項目及與造船技師重疊部分提出說明，獲復略以：

(一)驗船中心：

1、驗船中心有提供「遊艇驗證」及「國內航線船舶載運危險品適載文件核發」服務，其中就「遊艇驗證」服務，驗船中心可承接所有遊艇驗證，惟造船技師僅得辦理全長未滿24公尺之自用遊艇驗證(註：查114年3月17日修正之「交通部航港局遊艇驗證機構認可作業程序」，造船技師執業機構具簽證或驗證實績者，認可業務範圍為所有遊艇)。另就「國內航線船舶載運危險品適載文件核發」部分，驗船中心可承接所有載運危險品之船舶，惟造船技師僅得就總噸位未滿500者之船舶核發適載文件。

2、驗船中心提供之服務內容雖與造船技師部分重疊，例如船東或設計單位等服務對象雖有重疊，惟介入階段不同，造船技師多參與初期設計與施工，驗船中心則負責法規符合性及最終驗證，且造船技師不具備法定

驗證資格，無法取代驗船中心於最終證書出具之角色，其於設計與建造階段所提供之技術支援，實為驗船中心檢驗工作之補充，驗船中心爰認並非造船技師之競爭替代對象。

- (二)船舶中心：船舶中心有提供船舶設計服務，包括可行性研究、構想設計、船型規劃、報價設計、基本設計、合約設計、細部設計及施工圖等服務，案件來源係來自公開招標案件或業主自行委託。另船舶中心原有提供遊艇驗證服務，為交通部航港局遊艇驗證機構之一，但自111年後未申請為遊艇驗證機構，已停止提供遊艇驗證服務(註：經上網查詢114年10月8日交通部航港局公告之遊艇驗證機構，船舶中心經認可為遊艇驗證機構，認可有效期間自114年10月1日至119年9月30日)。

理 由

- 一、按「事業不得為聯合行為」、「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。……第2條第2項之同業公會或其他團體藉章程或會員大會、理、監事會議決議或其他方法所為約束事業活動之行為，亦為本法之聯合行為。」公平交易法第15條第1項本文、第14條第1、2、4項規定分別定有明文。是以，同業公會藉由章程、會員大會、理監事會議決議或其他方法，限制會員之價格決定等約束事業活動之行為，且足以影響生產、商品交易或服務供需之市場功能，即違反公平交易法第15條第1項聯合行為禁止規定。又公平交易法第

40 條第 1 項規定：「主管機關對於違反第 9 條、第 15 條、第 19 條及第 20 條規定之事業，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、本案行為主體：

(一)按公平交易法第 2 條第 2 項規定：「事業所組成之同業公會或其他依法設立、促進成員利益之團體，視為本法所稱事業。」公平交易法施行細則第 2 條第 1 項規定：「本法第 2 條第 2 項所稱同業公會如下：……三、依其他法規規定成立之律師公會、會計師公會、建築師公會、醫師公會、技師公會等職業團體。」查被處分人係依技師法規定組織成立之同業公會，為公平交易法所規範之事業。

(二)查被處分人 109 年至 113 年工作計畫將「調整/建立造船技師各項收費標準參考表」列為經常性工作，並經會員大會決議通過，而案關各項收費標準之調整與訂定陸續經被處分人理監事會議決議或於理監事/會員 LINE 群組討論決定後，刊載於被處分人會網站並於會員大會向會員報告。是本案係被處分人藉由會員大會決議建立會員技師收費標準之年度工作計畫，並經理監事會議決議、理監事或會員 LINE 群組討論等方式，訂定會員提供船舶設計、簽證及檢驗相關服務之收費標準，應認定被處分人為本案聯合行為主體。

三、市場界定：

(一)產品市場：依據本案被處分人訂定會員技師提供各項船舶相關服務收費標準之適用範圍，本案界定「船舶設計(製圖與計算書製作)」及「船舶簽證及檢驗服務」等 2 個相關產品市場，分別說明如下：

1、「船舶設計(製圖與計算書製作)」：船舶設計主要係

依船主需求或意向繪製船舶佈置圖、穩度計算書等設計圖說及計算資料。被處分人訂有「現成船製圖與計算書製作服務費用」及「遊艇製圖與計算書製作服務費用」，其適用範圍涵蓋小船、載客小船、漁船、娛樂漁船、小型貨船、客船及遊艇等，雖然不同類型之船舶設計需求彼此間無法相互替代，但此乃終端商品不同所致，但對「船舶設計」此一專業能力則無二致，此經檢視上開收費標準之工作項目，均涉及製作一般佈置圖、線圖、穩度計算、傾斜試驗報告、噸位丈量計算等設計圖說與計算書資料可稽，應無須將產品市場依不同船舶類型進行細分，爰將產品市場界定為「船舶設計(製圖與計算書製作)」。

2、「船舶簽證及檢驗服務」：

- (1)造船技師為經國家考試及格之造船工程專業人員，依法或經航政主管機關委託辦理船舶相關簽證、檢查、試驗及丈量等事項。被處分人針對會員技師提供之船舶簽證、自用遊艇驗證、船齡20年以上載客船舶有效船況評估、國內航線船舶載運危險品適載文件核發、國內漁船因應2012漁船國際安全公約所需穩度計算書與簽證、三人以上動力浮具器具以及漁船安裝副機之相關檢驗等分別訂有收費標準。
- (2)雖然各項簽證及檢驗服務之需求雖發生在不同時機及情況，彼此間無法相互替代，但均與依法或受航政主管機關委託辦理之簽證、檢查及試驗等事項有關，主要目的均係對船體結構及穩度影響之安全性及適航性進行評估，且各項簽證及檢驗項目大多係由造船技師或驗船機構提供(所稱驗船機構，在船舶法係指由交通部委託之「驗船中心」)，又觀察本案被處分人訂定各項收費標準之緣由，均係因應依法

或受航政主管機關委託由造船技師辦理之業務，討論所需工作項目，並依據工作量決定收費水準，故本案是否將產品市場再細分至個別船舶簽證或檢驗項目並不影響本案對於限制競爭行為分析之效果，爰將產品市場界定為「船舶簽證及檢驗服務」。

- (二)地理市場：被處分人為我國唯一由造船技師組織成立的公會，會員亦有來自臺北市、基隆市及桃園市等地，並非僅以高雄市為限，且該公會訂定收費標準適用對象涵蓋全國各地的造船技師。據被處分人到會陳述表示，造船技師實際執行職務的地點，取決於業主船舶停靠港口或造船廠之座落位置，但造船技師接案並無區域限制。在南部開業的造船技師也會接到來自北部客戶的委託案件，顯示造船技師提供服務在我國地理區域內並無限制；另依據本會函詢國內船舶相關同業公會之意見指出，由於中華民國船籍之船舶均受交通部航港局依法監理，船舶建造、船舶檢查等程序須符合我國相關船舶法規要求，而造船技師之執業內容主要係配合我國航政主管機關相關審查與執照核發制度運作，又我國遊艇製造如為外銷，則無涉及國內造船技師之設計業務需求。顯見造船技師提供服務之主要案件需求來源為我國境內，是以，本案相關地理市場應界定為「我國」。

四、聯合行為之方式及內容：

- (一)被處分人109年至113年工作計畫類別「健全組織」項下均訂有「三、調整/建立造船技師各項收費標準參考表及工作範圍」，並經會員大會通過。
- (二)被處分人於109年至113年間陸續訂定「現成船製圖與計算書製作服務費用」、「自用遊艇(<24M/國內水域)驗證服務費用」、「遊艇製圖與計算書製作服務費用」、「新造船簽證費用」、「船齡20年以上載客船舶

有效船況評估服務酬金參考表-開放水域/內陸湖泊(內水)水域」、「國內航線船舶載運危險品適載文件酬金參考表」、「2012 漁船國際安全公約『中英文完整穩度計算書與簽證』酬金參考表」、「三人以上動力浮具器具相關檢驗報告」、「漁船(新)安裝副機」等計 9 項收費標準，茲分述如下：

1、「現成船製圖與計算書製作服務費用」、「自用遊艇(<24M/國內水域)驗證服務費用」、「遊艇製圖與計算書製作服務費用」、「新造船簽證費用」等 4 項收費標準：

(1)被處分人於 109 年 2 月 24 日第 11 屆第 2 次理監事會議決議建立會員收費標準，據該次理監事會議紀錄所載：「三、討論事項：……第二案案由：年度工作計畫工作事項之健全組織三：調整/建立各項收費參考標準。說明：現行相關收費參考標準為 103 年度所製訂，經過 6 年，應適度調整以反映物價指數、基本工資、一例一休等影響；另因船舶法 108/11/28 修改後，新增造船技師需出具簽證之圖說、計算書、證明、報告等，此部分內容航港局並無提供參考內容，宜主動建立本會會員出具文件內容範圍及收費參考標準。決議：通過。由理事長擬定之，並經理監事同意後公告各會員參考。」復於 109 年 6 月 22 日第 11 屆第 3 次理監事會議通過訂定，據該次理監事會議紀錄所載：「三、討論事項：……第三案案由：更新版收費參考標準確認。決議：通過並公告各會員參考。」

(2)「現成船製圖與計算書製作服務費用」、「自用遊艇(<24M/國內水域)驗證服務費用」、「遊艇製圖與計算書製作服務費用」、「新造船簽證費用」等 4

項收費標準自 109 年 7 月 1 日起實施，被處分人並於 110 年 1 月 23 日第 11 屆第 2 次會員大會決議通過將前開收費標準公布於被處分人網站。據該次會員大會紀錄所載：「四、臨時動議：……第八案案由：將公會服務酬金參考表列在公會網站。決議：通過。」

- (3) 被處分人於 113 年 5 月 18 日第 12 屆第 5 次理監事會議討論並決議因應物價漲幅予以調整，並於 114 年 1 月 4 日第 12 屆第 3 次會員大會告知會員已於 113 年 9 月 1 日調整「現成船製圖與計算書製作服務費用」、「自用遊艇(<24M/國內水域)驗證服務費用」、「遊艇製圖與計算書製作服務費用」、「新造船簽證費用」等 4 項收費標準。
- 2、「船齡 20 年以上載客船舶有效船況評估服務酬金參考表-開放水域/內陸湖泊(內水)水域」：被處分人於 110 年 2 月 1 日經理監事及會員 LINE 群組討論訂定「船齡 20 年以上載客船舶有效船況評估服務酬金參考表」，並於 111 年 3 月 1 日因應交通部航港局放寬內陸水域之檢查項目，被處分人修訂該表並依內陸水域及開放水域分別訂定收費標準，嗣後因應物價漲幅，被處分人於 113 年 1 月 20 日第 12 屆第 4 次理監事會議討論經決議予以調整，並於 114 年 1 月 4 日第 12 屆第 3 次會員大會告知會員已於 113 年 3 月 1 日調整該項收費標準。
- 3、「國內航線船舶載運危險品適載文件酬金參考表」：被處分人於 111 年 3 月 29 日第 11 屆第 9 次理監事會議決議訂定「國內航線船舶載運危險品適載文件酬金參考表」，據該次理監事會議紀錄所載：「二、討論事項：第一案案由：國內航線船舶載運危險品適載文件

參考酬金。決議：通過。確認後公布於公會網站上。」被處分人並於111年12月10日第12屆第1次會員大會告知會員已於111年5月1日訂定該收費標準。

4、「2012漁船國際安全公約『中英文完整穩度計算書與簽證』酬金參考表」：被處分人於111年間經理監事及會員LINE群組討論訂定，於111年7月11日將「2012漁船國際安全公約『中英文完整穩度計算書與簽證』酬金參考表」公告於公會網站，被處分人並於111年12月10日第12屆第1次會員大會告知會員已於111年7月11日訂定該收費標準。

5、「三人以上動力浮具器具相關檢驗報告」：被處分人於113年7月10日經被處分人理監事LINE群組中討論並依據所需工作量決定收費水準，於113年7月15日將「三人以上動力浮具器具相關檢驗報告」相關收費標準公告於被處分人網站，並於114年1月4日第12屆第3次會員大會告知會員已於113年7月15日訂定該收費標準。

6、「漁船(新)安裝副機」：被處分人於113年8月左右透過被處分人理監事LINE群組討論並決定收費水準，於113年9月1日公告於被處分人網站，並於114年1月4日第12屆第3次會員大會告知會員已於113年9月1日訂定該收費標準。

(三)綜上事證，被處分人係藉由會員大會決議建立會員技師各項收費標準，並透過理監事會議決議、理監事或會員LINE群組討論等方式，訂定案關各項收費標準，此均有被處分人陳述書及到會陳述紀錄可稽，前述行為構成公平交易法第14條第4項所規範之同業公會聯合行為，聯合行為之內容則為「價格聯合」，當屬明確。

五、對市場供需功能之影響：

- (一)按聯合行為之禁止，旨在對於具競爭關係之同一產銷階段事業，藉由合意相互約束事業活動，足以影響市場供需功能運作之行為而為規範，所謂足以影響市場供需功能，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，且與合意內容有無法律上拘束力，合意後有無實際執行或事業是否因聯合行為獲得實際利益無涉。至於聯合行為是否達到「足以影響市場功能」之程度，一般係以「質」與「量」之標準綜合判斷之，其中「質」之標準，係以聯合行為之內容亦即事業所限制競爭之本質是否屬核心事項為斷，愈屬核心限制競爭手段(如價格)之排除，被認為影響市場功能之可能性也就愈高(最高行政法院 107 年度判字第 228 號判決意旨參照)。聯合行為內容涉及共同定價、限制產量、劃分市場或客戶、圍標等「核心卡特爾」(hardcore cartel)，因該等行為本質上對市場競爭具有高度危害性，則不論市場占有率如何，即可視為足以影響市場功能(最高行政法院 108 年度判字第 598 號判決意旨參照)。
- (二)本案被處分人藉由會員大會決議建立會員技師各項收費標準，並透過理監事會議決議、理監事或會員 LINE 群組討論等方式，訂定會員案關收費標準之行為係屬「價格聯合」，核屬對於核心競爭手段(即價格)之干預，本質上對市場競爭具高度危害性，具有相當之拘束效果，當亦足以影響生產、商品交易或服務供需之市場功能，洵屬明確。
- (三)另查市場上雖無各服務提供者辦理船舶設計、簽證及檢驗服務等方面之完整市場占有率資料，經分別請交通部

航港局及被處分人所屬會員個別造船技師提供業務統計數據，估算被處分人所屬會員近3年提供「船舶設計」有關製圖與計算書製作件數占該年度交通部航港局圖說審查總件數之比例約為○%(111年)、○%(112年)、○%(113年)；另就被處分人所屬會員提供之「船舶簽證及檢驗服務」，依現有自交通部航港局可得之自用遊艇(全長未滿24公尺)驗證、載客船舶簽證、船齡20年以上載客船舶船況評估、船舶載運危險品適載文件核發，以及三人以上浮具器具檢驗等項目之總審查件數資料，估算近3年由被處分人所屬會員提供前開服務之件數占總審查件數之比例分別為○%(111年)、○%(112年)、○%(113年)，其中可觀察載客船舶簽證、三人以上浮具器具檢驗等項目主要係由造船技師提供。

- (四)又雖然被處分人陳述指稱現行法令未規定僅得由造船技師提供船舶設計服務(製圖與計算書製作)，只要是會製圖之人員或機構(包括學校、造船廠、船舶設計顧問公司等)都可提供，惟因現行造船相關科系整併，委託學校進行船舶設計之案件已逐漸減少，又我國僅有部分大型造船廠有能力自行辦理船舶設計，小型造船廠仍會委託造船技師辦理船舶設計，此有船舶相關同業公會陳述可證；被處分人亦自陳，計算書製作因較為複雜，大多仍須由造船技師執行。且查船舶相關簽證及驗證項目因涉及我國航政主管機關對於船舶之管理與檢查規定，大多僅得由具備船舶審圖及檢驗專業能力之造船技師或驗船機構執行，又部分如遊艇驗證業務，雖然過去船舶設計公司(現修正為具備國內遊艇驗證三艘以上實績之財團法人)及國際驗船機構協會所屬驗船機構依法向交通部航港局申請認可成為驗證機構，惟查109年迄今交通部航港局歷次公布之認可驗證機構名單，過半數服務提

供者為被處分人會員，是本案應足認被處分人訂定會員提供案關服務收費標準之行為，已可影響本案相關市場之供需功能。

(五)至於被處分人陳稱網站公告之收費標準僅為參考性質，該公會從未限制會員定價自由，所屬會員係自行依個案需求決定報價等語，按被處分人為全國唯一由造船技師組織成立之公會，依技師法第24條第1項規定，技師必須加入所屬類科之技師公會，否則不得執業，因此國內執業造船技師均加入，是我國領有造船工程科技師執業執照之13人均為被處分人成員，基於「業必歸會」原則，被處分人對於會員具有相當之拘束性。又如前所述，近年被處分人收費標準之訂定緣由，不乏係源自於造船技師依法令或受航政主管機關委託辦理之相關業務，按同業公會係競爭同業形成之團體，同業間就價格進行討論即有促成共同行為發生之危險性，更遑論被處分人顯已形成定期建立或調整收費標準之習慣，並將此列入被處分人常年之經常性工作。又縱被處分人稱未強制會員依該收費標準收費，惟該等價格於市場上已具定錨效應，影響個別會員之訂價決策，有悖市場競爭機制，且查有會員技師自身網站連結/刊載被處分人訂定之收費標準。是被處分人訂定會員提供船舶設計、簽證及檢驗相關服務之收費標準並提供予會員之行為，已影響會員提供案關服務價格之決策，當足以影響相關市場之供需功能。

六、綜上論結，被處分人藉由會員大會決議建立會員技師各項收費標準，並透過理監事會議決議、理監事或會員LINE群組討論等方式，訂定船舶設計、簽證及檢驗相關服務之收費標準，核屬公平交易法第14條第4項同業公會藉由會員大會、理監事會議決議及其他方法約束事業活動之聯合行

為，足以影響相關市場之供需功能，違反公平交易法第 15 條第 1 項聯合行為禁止規定。經依同法施行細則第 36 條規定，綜合審酌本案行為屬價格聯合類型；被處分人係首次違法；充分配合調查且態度良好；並審酌其違法動機目的、違法行為對交易秩序之危害程度及經費收入之規模相當有限等其他公平交易法施行細則第 36 條所列之考量事項，爰依公平交易法第 40 條第 1 項前段規定處分如主文。

中 華 民 國 115 年 2 月 12 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。