

公平交易委員會處分書

公處字第 105034 號

被處分人：長榮國際儲運股份有限公司

統一編號：04406559

址 設：桃園市桃園區經國路 899 號

代 表 人：○○○

地 址：同上

被處分人：東亞運輸倉儲股份有限公司

統一編號：11366005

址 設：新北市汐止區大同路 3 段 338 號

代 表 人：○○○

地 址：同上

被處分人：中航物流股份有限公司

統一編號：36510597

址 設：臺北市中正區濟南路 1 段 15 號 9 樓

代 表 人：○○○

地 址：同上

被處分人：高鳳國際物流股份有限公司

統一編號：79330146

址 設：高雄市前鎮區草衙 2 路 3 號

代 表 人：○○○

地 址：同上

被處分人：貿聯企業股份有限公司

統一編號：04398474

址 設：臺北市中正區濟南路1段15號
代 表 人：○○○
地 址：同上

被處分人：中國貨櫃運輸股份有限公司
統一編號：39014517
址 設：新北市汐止區大同路3段275號
代 表 人：○○○
地 址：同上

被處分人：台基國際物流股份有限公司
統一編號：27901897
址 設：基隆市中山區中山4路28號
代 表 人：○○○
地 址：同上

被處分人：中華貿易開發股份有限公司
統一編號：03098301
址 設：基隆市七堵區八德路3之1號
代 表 人：○○○
地 址：同上

被處分人：亞太國際物流股份有限公司
統一編號：04230623
址 設：高雄市小港區東亞路2號
代 表 人：○○○
地 址：同上

被處分人：長春貨櫃儲運股份有限公司
統一編號：00655979
址 設：基隆市七堵區明德3路96號

代 表 人：○○○

地 址：同上

被處分人：國成國際物流股份有限公司

統一編號：04146610

址 設：基隆市安樂區樂利 3 街 12 號

代 表 人：○○○

地 址：同上

被處分人：環球倉儲股份有限公司

統一編號：39227119

址 設：新北市汐止區大同路 3 段 585 號

代 表 人：○○○

地 址：同上

被處分人：友聯儲運股份有限公司

統一編號：79043587

址 設：高雄市前鎮區擴建路 5 之 1 號

代 表 人：○○○

地 址：同上

被處分人：中央貨櫃倉儲股份有限公司

統一編號：04375444

址 設：新北市瑞芳區楓仔瀨路 36 號

代 表 人：○○○

地 址：同上

被處分人：弘貿貨櫃倉儲企業股份有限公司

統一編號：04383606

址 設：新北市瑞芳區楓仔瀨路 12 號 1 樓

代 表 人：○○○

地 址：同上

被處分人：臺陽儲運股份有限公司

統一編號：04448299

址 設：基隆市七堵區明德 3 路 51 號

代 表 人：○○○

地 址：同上

被處分人：大三鴻國際貨櫃股份有限公司

統一編號：23983209

址 設：新竹縣湖口鄉文化路 160 號

代 表 人：○○○

地 址：同上

被處分人：新隆儲運股份有限公司

統一編號：11792205

址 設：新北市汐止區大同路 1 段 201 號

代 表 人：○○○

地 址：同上

被處分人：欣隆倉儲物流股份有限公司

統一編號：27898725

址 設：桃園市楊梅區梅獅路二段 580 號

代 表 人：○○○

地 址：同上

被處分人：台北港貨櫃碼頭股份有限公司

統一編號：80027874

址 設：新北市八里區訊塘里 7 鄰廈竹圍 25 號

代 表 人：○○○

地 址：同上

被處分人：聯興國際通運股份有限公司

統一編號：16753954

址 設：基隆市中正區東海街 1-5 號

代 表 人：○○○

地 址：同上

被處分人等因違反公平交易法事件，本會處分如下：

主 文

- 一、被處分人等共同決定於 103 年 7 月間聯合恢復收取 3 噸以下 CFS 出口貨物裝卸搬運使用機械費，為相互約束事業活動之行為，足以影響貨櫃集散服務供需之市場功能，違反公平交易法第 15 條第 1 項規定。
- 二、被處分人等自本處分書送達之次日起，應立即停止共同決定收取 3 噸以下 CFS 出口貨物裝卸搬運使用機械費之違法行為。
- 三、處長榮國際儲運股份有限公司新臺幣 1,725 萬元罰鍰。
處東亞運輸倉儲股份有限公司新臺幣 1,300 萬元罰鍰。
處中航物流股份有限公司新臺幣 1,000 萬元罰鍰。
處高鳳國際物流股份有限公司新臺幣 440 萬元罰鍰。
處貿聯企業股份有限公司新臺幣 395 萬元罰鍰。
處中國貨櫃運輸股份有限公司新臺幣 315 萬元罰鍰。
處台基國際物流股份有限公司、中華貿易開發股份有限公司各新臺幣 310 萬元罰鍰。
處亞太國際物流股份有限公司新臺幣 295 萬元罰鍰。
處長春貨櫃儲運股份有限公司新臺幣 280 萬元罰鍰。
處國成國際物流股份有限公司新臺幣 195 萬元罰鍰。

處環球倉儲股份有限公司新臺幣 185 萬元罰鍰。
處友聯儲運股份有限公司新臺幣 170 萬元罰鍰。
處中央貨櫃倉儲股份有限公司新臺幣 135 萬元罰鍰。
處弘貿貨櫃倉儲企業股份有限公司新臺幣 90 萬元罰鍰。
處臺陽儲運股份有限公司新臺幣 60 萬元罰鍰。
處大三鴻國際貨櫃股份有限公司新臺幣 15 萬元罰鍰。
處新隆儲運股份有限公司、欣隆倉儲物流股份有限公司、
台北港貨櫃碼頭股份有限公司、聯興國際通運股份有限公司各新臺幣 10 萬元罰鍰。

事 實

- 一、緣多位檢舉人來函檢舉略謂：針對各貨櫃集散站經營業者（下稱貨櫃場或貨櫃場業者）自 103 年 7 月 1 日起向貨主收取 3 噸以下 CFS 出口貨物裝卸搬運使用機械費（即每計費噸 55 元，下稱 CFS 出口機械使用費），臺灣省進出口商業同業公會聯合會、臺北市、新北市、高雄市進出口商業同業公會及中華民國託運人協會於 103 年 5 月 21 日曾去函基隆市報關商業同業公會（下稱基隆報關公會）表達託運人（即貨主）領出口提單時已繳交每 R/T (Revenue ton) 新臺幣（下同）380 元之貨櫃場作業費予運送業（即船公司），貨櫃場加收 CFS 出口機械使用費有重複收費之嫌，亦增加貨主營運成本，是貨主堅決拒繳該項重複收取之費用，惟各貨櫃場仍聯合強收此費用，請本會查處。
- 二、經查中華民國貨櫃儲運事業協會（下稱貨櫃儲運協會）前曾於 103 年 4 月 30 日以 (103) 櫃協字字第 029 號函檢附所屬貨櫃場會員將於 103 年 7 月恢復收取 CFS 出口機械使用費之函文或公告，通知輪船、船務代理、海運承攬運送業、託運人、報關、進出口、汽車貨櫃貨運等相關公（協）會，

主旨略以：「本會會員公司為反應人工及作業成本…等，為疏緩長期以來之營運困境，本倉儲業者將自 103 年 7 月 1 日起恢復收取『CFS 出口貨物進倉機械使用費』相關事宜乙案，敬請 貴會諒察並轉知所屬會員公司配合辦理…」爰造成本案檢舉人陸續檢舉各貨櫃場涉嫌違反公平交易法聯合行為禁止規定。

三、調查經過

(一)赴貨櫃儲運協會實地調查、函請提供案關資料及後續補充說明，略以：

1、所屬會員原有 22 家，惟被處分人國成國際物流股份有限公司(下稱國成公司或國成)業於 103 年底停業，故目前所屬會員尚有營業者計 21 家，分別為：被處分人新隆儲運股份有限公司(下稱新隆儲運公司或新隆儲運)、欣隆倉儲物流股份有限公司(下稱欣隆倉儲公司或欣隆倉儲)、中航物流股份有限公司(下稱中航公司或中航)、貿聯企業股份有限公司(下稱貿聯公司或貿聯)、高鳳國際物流股份有限公司(下稱高鳳公司或高鳳)、臺陽儲運股份有限公司(下稱臺陽公司或臺陽)、中國貨櫃運輸股份有限公司(下稱中國貨櫃公司或中國貨櫃)、長榮國際儲運股份有限公司(下稱長榮儲運公司或長榮儲運)、台北港貨櫃碼頭股份有限公司(下稱台北港公司或台北港)、友聯儲運股份有限公司(下稱友聯公司或友聯)、亞太國際物流股份有限公司(下稱亞太公司或亞太)、環球倉儲股份有限公司(下稱環球公司或環球)、台基國際物流股份有限公司(下稱台基公司或台基)、中華貿易開發股份有限公司(下稱中華貿易公司或中華貿易)、長春貨櫃儲運股份有限公司(下稱長春公司或長春)、弘貿貨櫃倉儲企業股份有限公司(下稱弘貿公司或

弘貿)、東亞運輸倉儲股份有限公司(下稱東亞公司或東亞)、聯興國際通運股份有限公司(下稱聯興公司或聯興)、中央貨櫃倉儲股份有限公司(下稱中央公司或中央)、大三鴻國際貨櫃股份有限公司(下稱大三鴻公司或大三鴻)及臺聯貨櫃通運股份有限公司(下稱臺聯公司或臺聯),協會現任理事長A○○君為台北港公司總經理。早期交通部曾召集產官學界研討訂定「內陸貨櫃集散站經營業營業費彈性費率表」,決議由貨櫃儲運協會先陳報於交通部核准後,再由各貨櫃場依前開費率表之上下限10%為彈性費率,各自陳報所屬港務局(現行向航港局申報備查),多數會員於當時(83年)即有陳報含CFS出口機械使用費之營業費率表予港務局。

- 2、營業費率表中除「裝卸搬運使用機械費」(即CFS出口機械使用費,下同)未收取外,其他所有費率項目均有收取。過去未收費係因早期運量非常大,且配合政府鼓勵出口促進產業升級之政策及機械費用有補助等原因,惟因現今促進產業升級補助已取消、土增稅、地價稅、油電及人事成本增加等因素,故貨櫃場擬取消不收取前開費用之優惠。
- 3、貨櫃儲運協會以103年4月30日(103)櫃協字字第029號函通知輪船、船務代理、海運承攬運送業、託運人、報關、進出口、汽車貨櫃貨運等相關公(協)會,係因103年2月26日召開第13屆第7次理監事聯席會議餐敘時,會員抱怨協會沒有作為,而臺中3家貨櫃場萬海航運股份有限公司(下稱萬海公司)、長榮儲運公司及中國貨櫃公司已於103年1月間恢復收取CFS出口機械使用費,因此,貨櫃儲運協會陸續接獲會員電話及傳真請協會代為轉知報關、進出口等相關公(協)會,故21家會

員於 103 年 4、5 月間郵寄或傳真恢復收取之函文或公告予貨櫃儲運協會，請該協會發文時檢附予相關公(協)會，並非貨櫃儲運協會發函要求會員恢復收取。另貨櫃儲運協會理事長 A○○君表示 103 年 2 月 26 日當日及會後並無會員表達不願配合恢復收取該費用，以及各貨櫃場均訂於 103 年 7 月恢復收取 CFS 出口機械使用費，係因渠與中航公司、長榮儲運公司、中華貿易公司及東亞公司等會員討論後，經考量資訊系統建置、公告期間等前置作業所需時間，認為 103 年 7 月為較為可行的時間，並希望由貨櫃儲運協會轉達其他會員，因此，該協會代為轉達前開訊息，而各會員實際收費及公告收費時間則由各會員自行決定。

- 4、貨櫃儲運協會理事長表示，多數會員希望循現行由報關行代繳之收費模式，故基於服務會員能順利恢復收取，主動聯繫基隆報關公會。該協會理事長 A○○君、秘書 B○○君、中航公司經理 C○○君、長春公司總經理 D○○君、東亞公司執行經理 E○○君、長榮儲運公司協理 F○○君等，曾於 103 年 2 月 19 日(是日為基隆報關公會召開之理監事大會暨會後春酒)赴基隆報關公會協商，又 103 年 3 月間亦有赴基隆報關公會討論，並有會員提出若能幫貨主代繳，願提供服務費，惟基隆報關公會並不同意。

(二) 赴基隆報關公會實地調查，略以：

- 1、貨櫃儲運協會及其部分會員最早於 102 年即有向基隆報關公會告知欲恢復收取 CFS 出口機械使用費，參該公會 102 年 12 月 26 日第 28 屆第 7 次理事會會議紀錄第三案就「臺中區貨櫃集散站預定 102 年 12 月 31 日起將實施收取出口貨物裝卸搬運使用機械費，勢必將影響基隆區

貨櫃集散站亦一併收取，請研議因應方式」議題，決議「彙整各理監事之意見後，待中華民國貨櫃協會來訪時，一併提出建議」可知。嗣後貨櫃儲運協會秘書B○○君電話告知該協會及其會員將拜訪並商討前揭議題，爰分別於103年2月19日、3月初及3月26日至基隆報關公會商討CFS出口機械使用費之收費模式，並希望由報關行代貨主繳交予貨櫃場。

- 2、103年2月19日貨櫃儲運協會是由理事長A○○君及長榮儲運公司協理F○○君等人(其他與會人員已忘)至基隆報關公會，渠等一開始表達103年4月1日起將先從桃園地區貨櫃場開始收取，之後基隆地區貨櫃場亦會跟進，又所提之收費模式是希望報關行逐筆向貨主收取，惟基隆報關公會認為貨櫃場收取前揭費用應向船公司或海運承攬運送業收取，而非貨主，又報關行代繳前揭費用，需負擔人力及郵資成本，倘貨主不承認時，亦會造成困擾，故未同意。
- 3、103年3月初及3月26日貨櫃儲運協會再次由理事長A君、長榮儲運公司協理F君、中航公司副總經理G○○君(其他與會人員已忘)至基隆報關公會，洽談議題如103年2月19日所述，中航及長榮儲運公司洽談最為積極，惟基隆報關公會最後仍未同意。另東亞公司執行經理E○○君、長春公司總經理D○○君等亦有出席協商會議，惟出席哪次會議已忘。雖每次協商會議代表貨櫃儲運協會出席之會員未必相同，但協商過程均是以代表該協會所有會員皆要恢復收取CFS出口機械使用費之立場來洽談。
- 4、另103年4月22日基隆報關公會曾拜訪長春公司總經理D君商討前揭收費模式。前去拜訪係因D君為貨櫃儲

運協會前理事長，其與協會會員關係較為密切，希望由其轉達不要透過報關行收費，直接向貨主收取，但D君回應貨櫃儲運協會會員經營都很辛苦，所以要收取前揭費用。故自前揭多次協商破局後，貨櫃儲運協會於103年4月30日來函告知所屬會員將於103年7月1日起恢復收取，已非先從桃園地區開始收取，而是桃園、基隆及高雄等地區全面收費。

(三)赴貨櫃儲運協會所屬新隆儲運、欣隆倉儲、中航、貿聯、高鳳、臺陽、中國貨櫃、長榮儲運、台北港、友聯、亞太、環球、台基、中華貿易、長春、弘貿、東亞、聯興、中央、大三鴻及臺聯等21家會員之營業處所實地調查、函請到會說明及後續補充說明，並函請關係人國成公司前副總經理H○○君與聯興公司前董事長特助I○○君到會說明，調查結果如次：

1、103年4月底、5月初將恢復收取CFS出口機械使用費之函文或公告提供予貨櫃儲運協會，請協會發文時檢附予報關、進出口等相關公(協)會之貨櫃場計有國成、新隆儲運、欣隆倉儲、中航、貿聯、高鳳、臺陽、中國貨櫃、長榮儲運、台北港、友聯、亞太、環球、台基、中華貿易、長春、弘貿、東亞、聯興、中央及大三鴻等21家業者(臺聯公司因未經營進出口倉庫業務，故未提供亦未恢復收取)，渠等提供予協會恢復收取之函文或公告日期、所訂恢復收取之日期及收費標準如下表：

項次	業者名稱	發文日期/公告日期	收取CFS出口貨物裝卸搬運使用機械費日期	3噸以下費率
1	國成	103.4.21 函	103.7.1	每CBM55元
2	新隆儲運	103.4.22 函	103.7.1	每CBM55元
3	欣隆倉儲	103.4.22 函	103.7.15	每CBM55元
4	中航	103.4.24 函	103.7.3	每CBM55元

項次	業者名稱	發文日期/公告日期	收取 CFS 出口貨物裝卸搬運使用機械費日期	3 噸以下費率
5	貿聯	103.4.24 函	103 年 7 月初(實際自 7 月 3 日收費)	每 CBM55 元
6	高鳳	103.4.24 函 103.4.24 公告	103.7.1	每 CBM55 元
7	臺陽	103.4.25 函	103.7.1	每 CBM55 元
8	中國貨櫃	103.4.28 公告	103.7.1	每 CBM55 元
9	長榮儲運	103.4.28 函	103.7.1	每 CBM55 元
10	台北港	103.4.28 函	103.7.1	每 CBM55 元
11	友聯	103.4.28 公告	103.7.1	每 CBM55 元
12	亞太	103.4.28 函 103.5.1 公告 103.5.15 公告	103.5.1 公告自 103.9.1 收費 103.5.15 更正公告 自 103.7.7 收費	每 CBM55 元
13	環球	103.4.30 函	103.7.1	每 CBM55 元
14	台基	103.4.30 函	103 年 7 月初(實際自 7 月 7 日收費)	每 CBM55 元
15	中華貿易	103.4.30 函 103.5.20 公告	103.7.7	每 CBM55 元
16	長春	103.5.1 公告	103.7.1	每 CBM55 元
17	弘貿	未具日期之通知	103.7.1	每 CBM55 元
18	東亞	103.5.2 公告	103.7.8	每 CBM55 元
19	聯興	103.5.6 函 103.5.5 公告	103.7.1	每 CBM55 元
20	中央	103.5.9 函 103.5.15 公告	103.7.1	每 CBM50 元
21	大三鴻	103.5.12 通知	103.7.10	每 CBM55 元
22	臺聯	無	無	未收取

資料來源：貨櫃儲運協會 103 年 4 月 30 日(103)櫃協字字第 029 號函檢附各貨櫃場恢復收取 CFS 出口機械使用費之函文或公告，以及各貨櫃場提供之恢復收取函文或公告等資料。

2、前等 21 家業者在 103 年 7 月前，均未收取 3 噸以下 CFS 出口機械使用費，另僅有部分業者(中航、貿聯、臺陽、中國貨櫃、長榮儲運、長春、弘貿、聯興及中央公司)收取 3 噸以上 CFS 出口機械使用費，惟自 103 年 7 月後，

所有業者均恢復收取 3 噸以下 CFS 出口機械使用費(除中央公司以每計費噸 50 元計收外，餘均以 55 元計收)，且過去未收取 3 噸以上之費用者，亦同時恢復收取。

3、貨櫃儲運協會每季召開 1 次理監事聯席會議，102 年至 103 年上半年所召開之會議分別為 102 年 3 月 5 日(第 13 屆第 3 次)、7 月 9 日(第 13 屆第 4 次)、10 月 24 日(第 13 屆第 5 次)、12 月 10 日(第 13 屆第 6 次)、103 年 2 月 26 日(第 13 屆第 7 次)及 5 月 29 日(第 13 屆第 8 次)，前等會議協會會員大多有派員出席。其中 102 年 12 月 10 日及 103 年 2 月 26 日會議，均在臺北市豪園飯店舉辦，除貿聯公司 2 次均未參與；欣隆倉儲及中航公司僅出席 102 年 12 月 10 日會議；友聯、聯興及中央公司僅出席 103 年 2 月 26 日會議外，餘均有出席。

4、參與貨櫃儲運協會會議，並承認會後餐敘有討論恢復收取 CFS 出口機械使用費之業者，計有新隆儲運、臺陽、中國貨櫃、長榮儲運、台北港、友聯、亞太、環球、台基、中華貿易、長春、弘貿、東亞、中央、大三鴻及臺聯等 16 家公司，彙整渠等說明如次：

(1)會後餐敘討論恢復收取 CFS 出口機械使用費：貨櫃儲運協會於會議議程中並無討論恢復收取 CFS 出口機械使用費，惟前等 16 家業者承認會後餐敘時，各業者有討論、提及、聊到恢復收取 CFS 出口機械使用費，尤其自臺中地區 3 家貨櫃場恢復收取前揭費用後之每次聚會(主要在 102 年 12 月 10 日及 103 年 2 月 26 日之會議，更早前之會議亦有討論)都有討論恢復收取該費用。中央公司指出最早提出恢復收取 CFS 出口機械使用費為長榮儲運及中國貨櫃公司，因該 2 公司所屬臺中港貨櫃場分別於 102 年底與 103 年 1 月恢復收取，

故於餐敘時提出請各與會業者討論；台北港、長春及環球公司亦指出較有意願恢復收取 CFS 出口機械使用費者為運量較大之長榮儲運及中國貨櫃公司；東亞及大三鴻公司則進一步指出長榮儲運及中國貨櫃公司於 103 年 2 月 26 日會議臨時動議提起討論，希望北部業者能比照臺中之模式恢復收取 CFS 出口機械使用費，並希望各業者於 103 年 7 月初恢復收取。多數業者表示談及該議題，因與各會員之利益有關，引起各會員的高度關切，與會業者皆有參與討論。又中國貨櫃公司表示有會員詢問其臺中港貨櫃場恢復收取之過程，且長榮儲運及長春公司亦有分享臺中港貨櫃場恢復收取之經驗(按：長春公司子公司萬春國際股份有限公司專門負責萬海公司臺中港貨櫃場之現場業務執行，故其分享萬海公司之收費情形)，俾供會員討論，多數會員則希望循現行由報關行代繳之收費模式，並由貨櫃儲運協會代為聯繫基隆報關公會討論能否協助代貨主繳交前揭費用，俾會員順利恢復收取。台北港公司表示貨櫃儲運協會因此代為聯繫基隆報關公會商討前揭事宜。

(2) 會後餐敘決議恢復收取 CFS 出口機械使用費：

甲、新隆儲運、臺陽、中華貿易、弘貿及中央等 5 家公司進一步承認，各與會業者決議要恢復收取 CFS 出口機械使用費，且台北港公司更表示 103 年 2 月 26 日當日及會後並無會員表達不願配合恢復收取該費用。而友聯及台基等 2 家公司認為恢復收取對營收有幫助未表示反對意見；環球公司則認為恢復收取雖對營收貢獻不大，但樂觀其成；長春公司表示，為可順利恢復收取，各會員提及於 103 年 4 月

底、5月初寄恢復收取 CFS 出口機械使用費通知之函文予協會，並於會後提議於 103 年 7 月間開始收費，長春公司為能於 103 年 7 月 1 日順利恢復收取，亦配合於 103 年 5 月 1 日請貨櫃儲運協會轉寄恢復收取之公告。另中國貨櫃、東亞及大三鴻等 3 家公司於接收前揭訊息，經內部考量作業所需時間（包括系統建置、公告、通知等作業時間）而恢復收取。

- 乙、長榮儲運、亞太及臺聯等 3 家公司則不承認有決議恢復收取 CFS 出口機械使用費，長榮儲運公司表示可能有聽到其他貨櫃場私下閒聊要評估恢復收取 CFS 出口機械使用費，惟未參與討論，亦未分享臺中港貨櫃場恢復收取之經驗；亞太公司表示未參與討論，其他業者討論內容為何亦不清楚，亞太公司係基於獨立之商業決策、營運成本及使用者付費考量，遂決定恢復收取該費用；臺聯公司雖承認會後餐敘時，各貨櫃場有討論恢復收取 CFS 出口機械使用費，惟對於討論內容已不記得。
- 丙、另環球、長春、東亞及大三鴻等 4 家公司表示，有會員提議於 103 年 7 月開始收費。新隆儲運、長春、弘貿及中央等 4 家公司更指出，原本 103 年 2 月農曆過完年後即欲循臺中地區恢復收取之模式由報關行代為向貨主收取，惟因報關、進出口等公會反彈（基隆報關公會會員達 600 多家，反彈最大，期間曾協調過 3 次），最終仍未同意代收，故最後同業形成共識決定從 103 年 7 月 1 日或 7 月初開始收取。另臺陽公司亦表示最後同業形成共識決定從 103 年 7 月 1 日或 7 月初開始收取。

(3)恢復收取 CFS 出口機械使用費之執行方式：

- 甲、新隆儲運、臺陽、中國貨櫃、長榮儲運、環球、台基、中華貿易、長春、弘貿及中央等 10 家公司表示，有會員反映因長期與貨櫃場接洽者為報關行、卡車司機，貨櫃場多未直接與貨主接洽，故大多不知貨主是誰，且貨櫃儲運協會都沒有替會員服務，故有業者請該協會轉寄各貨櫃場恢復收取 CFS 出口機械使用費之函文或公告予報關、進出口等相關公(協)會，除了以貨櫃儲運協會之名義對相關公(協)會較為對等外，倘前等公(協)會有所疑義，貨櫃儲運協會可有所依據並代表各會員向該等公(協)會說明。故除長榮儲運公司外，餘前 9 家公司均表示，同業請貨櫃儲運協會於 103 年 4 月底、5 月初轉寄前開函文或公告予報關、進出口等相關公(協)會。
- 乙、台北港、友聯、亞太、東亞、大三鴻及臺聯等其他 6 家公司則分別表示如下：台北港公司僅表示 103 年 4 月 28 日有請貨櫃儲運協會轉寄恢復收取之函文予報關、進出口等相關公(協)會；友聯公司表示可能有業者提出請貨櫃儲運協會轉寄之意見，惟不是很瞭解討論內容，103 年 4 月 28 日寄恢復通知之函文予協會是董事長特助 J○○君所想，並不清楚其他貨櫃場均於 103 年 4 月底、5 月初寄送；亞太公司表示 103 年 4 月 28 日及 5 月 1 日寄恢復通知之函文及公告予貨櫃儲運協會是公司決定，非該協會要求；東亞及大三鴻公司表示，會議期間不記得會員有無提議於 103 年 4 月底、5 月初發文予協會請其轉寄予報關、進出口等相關公(協)會，惟嗣後有聽聞，並與貨櫃儲運協會秘書 B 君聯繫，其亦告

知將恢復收取之函文或公告提供予該協會，由該協會轉寄予報關、進出口等相關公(協)會，以利順利收費，故很多貨櫃場均於 103 年 4 月底、5 月初一併寄予貨櫃儲運協會。

- (4)恢復收取 CFS 出口機械使用費之動機及時空背景因素：臺陽、環球、台基、弘貿及中央等 5 家公司表示，過去景氣繁榮及配合國家獎勵出口政策，各貨櫃場大多未收取 3 噸以下 CFS 出口機械使用費，或僅有部分業者收取 3 噸以上 CFS 出口機械使用費，惟事隔多年，近幾年來景氣不佳、運量大減及各項成本支出增加等因素，很多貨櫃場都有虧損或無法負荷之情況，故早在近幾年前各貨櫃場即私下討論要恢復收取 CFS 出口機械使用費。惟因恢復收取該費用，貨主可輕易轉與其他貨櫃場交易，個別業者很難單獨恢復收取，故僅於私下互吐苦水時表達此想法，並未正式討論。直至 102 年 12 月 10 日及 103 年 2 月 26 日貨櫃儲運協會召開之理監事聯席會議時，適逢臺中貨櫃場恢復收取，會員即利用開完會之時間(不限此 2 次會議，惟主要共識在此 2 次會後形成)，討論將於 103 年 7 月 1 日或 7 月初開始收費。另新隆儲運公司亦表示，若調整 CFS 出口機械使用費，貨主可輕易轉與其他貨櫃場交易，要調漲會面臨很大阻礙，個別業者很難單獨調漲，故最後各業者才於貨櫃儲運協會召開之會議後，利用餐敘時間討論恢復收取 CFS 出口機械使用費。
- (5)部分業者表示訂於 103 年 7 月恢復收取 CFS 出口機械使用費之資訊系統設定及作業時間因素之考量：中國貨櫃公司表示，五堵貨櫃集散站會恢復收取，除油電雙漲等因素外，尚因所屬臺中貨櫃場恢復收取順利，

且恢復收取對營收有助益，經考量作業時間後訂於103年7月1日，後因電腦程式設定作業來不及，更改為7月7日恢復收取。亞太公司表示，103年2、3月間研擬收費流程，評估貨主資料難查詢及建置收費系統所需時間，訂於103年9月1日恢復收取，後因關貿網路可下載貨主資料及順利完成程式設計之故，遂於103年5月15日重新公告提前至103年7月7日實施。台基公司表示，收費系統測試約6月底完成，故訂在103年7月7日恢復收取。東亞公司表示，於接收出席協會餐敘各業者討論恢復收取之訊息後，經內部考量恢復收取所需之作業時間(包括系統建置、公告、通知等)，故決定於103年7月8日恢復收取。大三鴻公司表示，從貨主、報關行、海運承攬業及卡車司機等處已獲悉各貨櫃場將於103年7月初恢復收取，考量恢復收取對營收有助益及公司作帳因素，爰訂於103年7月10日恢復收取。

5、參與貨櫃儲運協會會議，但未承認會後餐敘有討論恢復收取CFS出口機械使用費之業者，計有中航、高鳳及聯興等3家公司，渠等說明如次：

(1)中航公司：103年1月從卡車司機處聽聞臺中貨櫃場已恢復收取之訊息後，103年2、3月即開始研究收費可行性、合法性及撰寫收費資訊系統程式，並訂於103年6月1日恢復收取，嗣因103年4月時，報關行不協助代繳，需再修正收費資訊系統程式，故修訂至103年7月3日實施。另103年8月1日副總經理G○○君到會陳述表示，本次恢復收取CFS出口機械使用費，貨櫃儲運協會會員間開會見面或聚會時，即曾就該部分討論，因各業者處於虧損情形已久，所以早想

恢復收取，後來聽聞臺中地區貨櫃場已恢復收取，故業者就恢復收取之想法，有彼此聯繫訊息，只是各業者何時恢復收取及各業者之營運情形不同，並未共同討論在相同時間恢復收取。而 104 年 3 月 17 日總經理 K○○君到會陳述表示，貨櫃儲運協會於會中並無討論恢復收取 CFS 出口機械使用費，會後餐敘時亦未聽聞有會員討論前揭議題，僅聽到長榮儲運、長春及中國貨櫃公司等業者分享臺中港貨櫃場恢復收取 CFS 出口機械使用費之經驗。另 K 君承認 103 年 5、6 月間曾去電 2 次予欣隆倉儲公司總經理 L○○君，向其表示中航公司要恢復收取 CFS 出口機械使用費，詢問欣隆倉儲公司是否要恢復收取。

- (2) 高鳳公司：貨櫃儲運協會召開之理監事聯席會議大多有出席，大部分於開完會後即離席，但 103 年 2 月 26 日之會議則有留下用餐，該協會於會中並無討論恢復收取 CFS 出口機械使用費，惟各業者是否有在會議中個別討論恢復收取前揭費用，可能會有，至於餐敘時，是否有討論則不清楚。高鳳公司決定恢復收取 CFS 出口機械使用費，係因聽聞臺中地區 3 家貨櫃場已恢復收取，故於 103 年 3 月拜訪長榮儲運公司臺中港貨櫃場瞭解其收費之過程及依據。長榮儲運公司臺中港貨櫃場從決定恢復收取到實際收取約 1 年時間，一開始從卡車司機收費，惟遭反彈後於 102 年 9 月破局，嗣改向海運承攬運送業收取，惟亦遭反彈在 102 年 10、11 月破局，最後在與臺中市報關商業同業公會協調下，由貨櫃場支付服務費給報關行後，直至 103 年 1 月，臺中地區 3 家貨櫃場才陸續順利收取。高鳳公司於 103 年 4 月經內部討論後（該次討論無會議資料

及紀錄)，決定在 103 年 7 月 1 日恢復收取，故於 103 年 4 月 24 日行文予貨櫃儲運協會，並於 103 年 5 月 15 日對外公告，至於其他貨櫃場為何於 103 年 4 月間行文予貨櫃儲運協會，並不清楚。

(3) 聯興公司：

甲、貨櫃儲運協會 103 年 2 月 26 日召開之理監事聯席會議，董事長兼總經理 M○○ 君及董事長特助 I○○ 君均有出席 (M 君參加團拜後即離席未參與會議，I 君已於 103 年 8 月退休)。一般而言，公司派員出席會議，若討論事項與公司各部門有關，與會人員會在公司經營管理會議中報告出席之情況，惟 I 君有無報告 103 年 2 月 26 日開會結果，相關人員已不記得或沒有印象。103 年 3 月 3 日經營管理會議，櫃站部內場提出「關於 CFS 出口機械使用費是否比照臺中業者恢復徵收。以因應油電雙漲，對公司營運亦稍有助益。」之建議，經裁示應依法令及查詢臺中業者恢復徵收之手續，擬定計畫恢復徵收，爰 103 年 5 月 5 日於營業處所公告自 103 年 7 月 1 日起恢復收取，並請卡車司機轉達貨主及攬貨公司知悉，另以 103 年 5 月 6 日函請貨櫃儲運協會轉寄恢復收取之函文及公告予報關、進出口等相關公(協)會。請該協會轉寄函文為公司決定，非協會通知，蓋因貨櫃儲運協會對公會較對等，且報關、進出口等相關公(協)會會員人數眾多，透過協會轉寄較有效率。另聯興公司過去不曾請協會轉寄調漲或恢復收取之函文及公告。

乙、關係人聯興公司前董事長特助 I○○ 君：103 年 2

月 26 日會議議程並無討論恢復收取 CFS 出口機械使用費，惟餐敘時則有會員討論恢復收取該費用。因臺中地區已有貨櫃場恢復收取，且貨櫃儲運協會理事長 A○○君亦有分享萬海公司臺中港貨櫃場恢復收取之經驗，大致說法係臺中地區貨櫃場已恢復收取且很穩定，北部地區之業者亦可考慮跟進恢復收取，畢竟過去會員想要恢復收取遇到很多阻礙，另亦有會員提及是否由報關行代收。I 君會後曾向聯興公司董事長 M 君報告，M 君表示，20 幾年前貨櫃儲運協會就曾討論過要收 CFS 出口機械使用費，因未達共識而未收。聯興公司恢復收取 CFS 出口機械使用費事宜，大部分是由副總經理 N○○君負責，因此，I 君並不清楚聯興公司恢復收取之原因及過程，亦不清楚請貨櫃儲運協會轉寄函文之緣由。

6、公司登記負責人有參與協會會議，但實際經營者未參與並表示，恢復收取是配合餐會討論結果之業者有欣隆倉儲公司，其說明略以：

(1) 貨櫃儲運協會可能於 102 年 12 月間即曾有討論恢復收取 CFS 出口機械使用費，並預計於 103 年 4 月間向各交易相對人宣導恢復收取該費用，惟何時召開會議討論並不清楚。欣隆倉儲公司恢復收取前揭費用，係因新隆儲運公司總經理○○○君出席貨櫃儲運協會召開之會議後，傳達會中業者討論情形，請欣隆倉儲公司配合恢復收取。原本欣隆倉儲公司總經理 L○○君不同意，後來貨櫃儲運協會秘書 B 君電洽 L○○君表示，其他貨櫃場業者皆已配合恢復收取，僅剩欣隆倉儲公司不配合，請渠配合辦理，俾利協會彙整所有

會員之函文。又中航公司總經理K○○君曾2次(約103年4、5月左右)及長榮儲運公司1次(來電者職稱及姓名已忘記)亦曾來電表示,希望來拜訪並討論恢復收取前揭費用,惟L○○君均回覆貨櫃倉儲市場屬自由競爭市場,倘業者要恢復收取前揭費用可自行決定,不用一起討論,故未承諾將會恢復收取。

(2)欣隆倉儲公司CFS出口運量極低,收取CFS出口機械使用費對營收幫助不大,是欣隆倉儲公司不願收取。而新隆儲運公司則因場地限制,並無承作出口貨物,故其恢復收取該費用並不會增加營收,惟因業者討論結果希望所有貨櫃場一起配合,所以新隆儲運公司總經理○○○君才會配合,並告知L○○君希望欣隆倉儲公司也配合,並將新隆儲運及欣隆倉儲公司103年4月22日恢復收取之函文寄給貨櫃儲運協會。

7、未參與貨櫃儲運協會會議,但表示恢復收取是配合中航公司意思之業者有貿聯公司,其說明略以:

(1)中航公司為中國航運股份有限公司(下稱中國航運公司)之子公司,貿聯公司則持有中國航運公司39%股份,是貿聯與中航公司為關係企業。貿聯與中航公司訂有「貨櫃集散站櫃場作業契約」,由中航公司管理貿聯公司之倉儲部(即貨櫃集散站業務)。

(2)貿聯公司是以自身名義承攬業務,中航公司則負責現場之管理,並對績效負責。中航公司總經理K○○君、副總經理G○○君、財務經理P○○君及資訊經理Q○○君分別同時兼任貿聯公司之總經理、副總經理、財務經理及資訊經理。貿聯公司倉儲部協理R○○○君則是中航公司派任至該部之最高主管(支領中航公司之薪資),並向總經理K君報告經營績效。貿聯

公司雖未曾參與貨櫃儲運協會及基隆報關公會之會議，惟因倉儲部由中航公司管理，且兩公司為關係企業，故業務上所採行的決策及執行原則上大多會一致，此次恢復收取 CFS 出口機械使用費即是中航公司之決策。

8、貨櫃儲運協會及其會員與基隆報關公會商討 CFS 出口機械使用費收費模式之情形，略以：

- (1) 依據貨櫃儲運協會、中航、長榮儲運及東亞公司之證詞，出席基隆報關公會 103 年 2 月 19 日、3 月 26 日及 4 月 9 日之會議者計有貨櫃儲運協會理事長 A○○君、秘書 B○○君、中航、長榮儲運、長春及東亞公司代表。
- (2) 103 年 2 月 19 日中航及東亞公司派員出席是因為貨櫃儲運協會秘書 B 君電詢邀請參加基隆報關公會春酒；長榮儲運公司則是因協理 F○○君為協會常務監事，因此協會之對外活動 F 君幾乎都有參與；至於長春公司部分，協會秘書 B 君表示，長春公司是應基隆報關公會邀請而參加。
- (3) 103 年 3 月 26 日中航及長榮儲運公司派員出席是因為貨櫃儲運協會秘書 B 君來電詢問，協會應會員要求及服務會員之立場，故想組團去基隆報關公會，爰詢問是否願赴基隆報關公會溝通恢復收取 CFS 出口機械使用費事宜，該次會議向基隆報關公會提出恢復收取前揭費用並請報關行代繳之意見，即遭拒絕。長榮儲運公司 103 年 4 月 9 日再次出席基隆報關公會召開之會議，係因 103 年 3 月 26 日基隆報關公會提出一些要求，請協會一星期內回復，故協會秘書 B 君再次來電通知，當日出席者與 103 年 3 月 26 日出席人員相同，

惟該次亦遭基隆報關公會拒絕。

9、國成公司部分，本會多次發函及電話通知國成公司代表人S○○君到會說明並提供相關資料，惟S君均未依指定期日到會說明及提供資料，爰函請該公司前副總經理H○○君到會說明，略以：

(1)H君102年10月至103年12月間任職國成公司副總經理，主要負責進出口倉儲業務，嗣因國成公司103年12月14日停業故而離職。H君曾出席貨櫃儲運協會102年12月10日及103年2月26日理監事聯席會議。

(2)過去各貨櫃場即曾多次在貨櫃儲運協會召開之會議及餐敘時間討論恢復收取CFS出口機械使用費，然未真的恢復收取，主要是因各業者擔心萬一只有自己恢復收取會造成貨主流失，而不敢獨自恢復收取或當第一個恢復收取之業者。102年12月10日及103年2月26日貨櫃儲運協會理監事聯席會議會後餐敘時間，會員間都有討論恢復收取CFS出口機械使用費，一開始是先討論收取該費用之合法性，包括收費之依據及是否有違反公平交易法之規定，因長榮儲運及中國貨櫃公司所屬臺中港貨櫃場分別於102年底與103年1月恢復收取，故於餐敘時分享該等公司臺中港貨櫃場恢復收取之經驗，由各與會業者討論，並提到北部業者可比照臺中之模式恢復收取。該議題與各會員之利益有關，與會業者皆有參與討論，且恢復收取對營收有幫助，最後與會業者決定要恢復收取該費用。又考量資訊系統建置、公告期間等前置作業所需時間，認為103年7月為較為可行的時間，故最後形成共識決定從103年7月1日或7月初開始收取。

(3)另多數會員希望循現行由報關行代繳之收費模式，由貨櫃儲運協會主動聯繫基隆報關公會討論能否協助代繳，俾會員順利恢復收取，因此該協會主動聯繫基隆報關公會商討前揭事宜。另為可順利恢復收取，且有會員反映因貨櫃場大多不知貨主是誰，故有業者請貨櫃儲運協會轉寄各貨櫃場恢復收取 CFS 出口機械使用費之函文或公告予報關、進出口等相關公(協)會，由貨櫃儲運協會代為向該等公(協)會說明，因此最後該協會請各會員愈早提供愈好，最好在 103 年 4 月底提供，俾該協會轉寄前開函文或公告予報關、進出口等相關公(協)會。102 年 12 月 10 日國成公司董事長 S 君即知悉各貨櫃場有討論恢復收取 CFS 機械使用費，實際恢復收費日期及收費模式，則授權 H 君及副總經理 T○○君負責規劃，故渠等於 103 年 2 月 26 日會後開始規劃恢復收取該費用。

(四)函請航港局提供案關資料及意見，略以：

- 1、經管之貨櫃集散站計有 41 站，共 31 家業者。
- 2、依航業法第 46 條規定「貨櫃集散站經營業之營業費率表，應報請航政機關備查；變更時，亦同。」業者應於申報備查之範圍內收費。

理 由

一、按公平交易法業於 104 年 2 月 4 日修正公布，行政罰法第 5 條規定：「行為後法律或自治條例有變更者，適用行政機關最初裁處時之法律或自治條例。但裁處前之法律或自治條例有利於受處罰者，適用最有利於受處罰者之規定。」查本案貨櫃場 103 年 7 月前均未收取 3 噸以下 CFS 出口機械使用費，惟自貨櫃場於 102 年 12 月 10 日及 103 年 2 月 26 日餐敘時間討論恢復收取 CFS 出口機械使用費，促成各貨

櫃場於 103 年 4、5 月間為恢復收取之公告，並自 103 年 7 月恢復收取，迄今貨櫃場業者仍依據合意內容持續收取系爭費用，並持續影響貨櫃集散服務供需之市場功能。該合意結果所肇致不為價格之競爭，尚非一次性與一時性之收費行為，而是繼續性與長時間影響市場競爭、交易秩序與供需功能。前開行為之時間不僅持續且在持續之時間內並未有重大改變，是以該持續之行為已構成違反公平交易法事業不得為聯合行為之行政法上義務。故本案聯合行為繼續中，違法行為尚未終了，依行政罰法第 5 條之規定應適用修正後公平交易法之規定。

二、次按公平交易法第 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。聯合行為之合意，得依市場狀況、商品或服務特性、成本及利潤考量、事業行為之經濟合理性等相當依據之因素推定之。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。」故就有競爭關係之各事業、同業公會或其他團體，倘有合意共同決定商品或服務價格或限制數量、交易對象、交易地區等相互約束事業活動之行為，並足以影響市場供需功能者，即屬違反公平交易法聯合行為之禁制規定。又公平交易法對於聯合行為之規範，係採實質認定，除以契約及協議達成合意者外，尚包含因意思

聯絡而事實上可導致一致性行為之「其他方式之合意」。故 2 個或 2 個以上之事業，在明知且有意識之情況下，透過彼此間意思聯絡，就其市場行為達成不具法律拘束力之共識或瞭解，形成外在市場上之一致性行為，倘經調查確實有
意思聯絡之事實，或得以其他間接證據(如市場狀況、商品或服務特性、成本及利潤考量、事業行為之經濟合理性、誘因、類似之漲價時間或數量、發生次數、持續時間、行為集中度及其一致性等)判斷事業間有意思聯絡，且為其外部行為一致性之唯一合理解釋，即可認定該等事業間有聯合行為。又一致性行為非以同時日調整、等幅價格等為限，倘相關事證足資證明其一致性行為之合意，縱有時間差或微幅價格之不同，亦無礙違法性之認定。

三、市場界定：

- (一)產品市場：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。查參與貨櫃儲運協會之 22 家會員均屬貨櫃集散站經營業者，依貨櫃集散站經營業管理規則第 2 條規定，貨櫃集散站業務為貨櫃貨物之儲存、裝櫃、拆櫃、裝車、卸車及貨櫃貨物之集中、分散，並得兼營進口、出口、轉口與保稅倉庫，及其他經主管機關核准與貨櫃集散站有關之業務。案關 CFS 出口機械使用費是出口貨物進倉使用堆高機搬運所產生之費用，屬貨櫃集散站出口倉庫業務之一環，依航業法第 44 條規定，經營貨櫃集散站業務，應具備有關文書，申請航政機關核轉主管機關許可及核發許可證，並向海關登記後，始得營業，且查貨櫃集散站貨櫃貨物進出須受海關監督管理，從貨主、船舶運送業及海運承攬運送業之角度而言，海運貨櫃貨物出口之需求，與一般物流倉儲業所提供之倉儲服務不同，彼此

間並無需求及供給替代性，故本案應以「貨櫃集散服務」為產品市場。

(二)地理市場：指事業提供之特定商品或服務，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。按一般貨櫃貨物出口作業流程，通常是貨主與船舶運送業或海運承攬運送業簽約，將貨物送入船舶運送業或海運承攬運送業指定之貨櫃場，進行收貨、理貨、併貨、裝櫃等服務。因此，貨櫃集散站經營業者提供服務之交易相對人，依營業費率表收費項目之不同，包括貨主、船舶運送業及海運承攬運送業等。經查營業規模較大之貨櫃場，其貨主家數達 2,000 至 4,000 多家以上，此外，船舶運送業及海運承攬運送業亦分別約有 160 家及 660 家，前等交易相對人眾多，遍及全國，且貨櫃集散站經營業者提供服務之範圍並不限於所在地區之貨主、船舶運送業及海運承攬運送業等，況部分業者如長榮儲運及中國貨櫃公司同時經營北部及中部地區之貨櫃場；萬海公司同時經營中部及南部地區之貨櫃場；東亞公司同時經營北部及南部地區之貨櫃場，復加上實務上南貨北運、北貨南送之情形亦所在多有，以及多家貨櫃場表示調整 CFS 出口機械使用費，貨主可輕易轉與其他貨櫃場交易，因此貨櫃場實乃在全國從事競爭，故本案之地理市場，應界定為「全國」。

四、貨櫃儲運協會 21 家會員違反公平交易法第 15 條第 1 項聯合行為禁制規定，析述如次：

(一)聯合行為主體：

- 1、長榮儲運、新隆儲運、欣隆倉儲、中航、貿聯、高鳳、臺陽、中國貨櫃、國成、台北港、友聯、亞太、環球、台基、中華貿易、長春、弘貿、東亞、聯興、中央、大

三鴻及臺聯等 22 家貨櫃儲運協會會員，均有經營貨櫃集散站業務，屬公平交易法第 2 條第 1 款所稱「公司」，為該條所稱之事業。其中，長榮儲運、新隆儲運、中航、高鳳、臺陽、中國貨櫃、台北港、友聯、亞太、環球、台基、中華貿易、長春、弘貿、東亞、聯興、中央及大三鴻等 18 家公司，係本案相關市場之參與者，彼此具有水平競爭關係，並參與 102 年 12 月 10 日或 103 年 2 月 26 日在臺北市豪園飯店舉辦之餐敘活動，共同決定恢復收取 CFS 出口機械使用費，是前揭 18 家事業均為本案聯合行為之主體。

- 2、貿聯公司部分，經查該公司與中航公司間除訂有「貨櫃集散站櫃場作業契約」，由中航公司負責貿聯公司倉儲部現場之管理及授權中航公司就貨櫃站營運有關之作業代為核決外，尚有總經理、副總經理、財務經理、資訊經理等高階主管同時兼任 2 公司要職，以及貿聯公司倉儲部現場管理者乃中航公司派任等關係，是以，貿聯公司之經營決策權實際由中航公司決定，並因中航公司之決策而採行對外一致之營業行為。衡酌貿聯公司對外仍以自身名義承攬貨櫃集散站業務，而非以中航公司名義為之，因此，該 2 公司仍為個別獨立經營之水平競爭事業，且貿聯公司亦於 103 年 4 月 24 日函知貨櫃儲運協會轉知自 103 年 7 月初恢復收費。故而貿聯公司雖未參與前揭 2 次餐敘，惟查參與 102 年 12 月 10 日餐敘之中航公司總經理 K○○君與多次參與基隆報關公會協商會議之中航公司副總經理 G○○君，亦同時兼任貿聯公司倉儲部之總經理及副總經理，因此，貿聯公司恢復收取之行為，實乃出於經營決策者與其他貨櫃場基此合意而採行相同之共識行為，是貿聯公司亦為本案聯合行

為之主體。

- 3、欣隆倉儲公司部分，查負責人U○○君曾參與協會 102 年 12 月 10 日會議，雖實際經營者總經理L○○君從未參與協會召開之會議與餐敘，且該公司 CFS 出口運量極低，收取該項費用對其營收助益不大，並無恢復收取以增加營收之誘因。惟因新隆儲運公司總經理○○○君事後轉達前開會後餐敘之訊息，表示各業者已決定恢復收取，希望欣隆倉儲公司亦配合恢復，以及協會秘書B○○君、中航公司總經理K○○君及長榮儲運公司均曾電洽關切，雖L○○君原不願配合，惟最後仍勉於同意，並表示不要成為業者中最早收取者。因此，該公司亦於 103 年 4 月 22 日將恢復收取 CFS 出口機械使用費之函文提供予協會，並訂於 103 年 7 月 15 日恢復收取。故欣隆倉儲公司事後同意參與該聯合行為並配合執行，亦為本案聯合行為之主體。
- 4、國成公司部分，雖於本會調查期間未派員到會說明或提供書面陳述意見，惟依據代表國成公司參與貨櫃儲運協會 102 年 12 月 10 日及 103 年 2 月 26 日會議之國成公司前副總經理H○○君之證詞，前開 2 次會後餐敘時間，會員間都有討論恢復收取 CFS 出口機械使用費，最後決定要恢復收取，並從 103 年 7 月 1 日或 7 月初開始收費，以及國成公司董事長S○○君知悉前開情事，並授權H君及副總經理T○○君規劃及執行。而國成公司亦於 103 年 4 月 21 日函知貨櫃儲運協會轉知自 103 年 7 月 1 日恢復收費，故國成公司參與合意之違法事證至為明確，亦為本案聯合行為之主體。
- 5、至於臺聯公司雖有參與前揭 2 次會議餐敘，惟該公司事後並未恢復收取 CFS 出口機械使用費，亦未提供恢復收

取前開費用之函文予協會，故臺聯公司未配合協會會員討論結果而恢復收取，非本案聯合行為之主體。

- 6、綜上，本案應以長榮儲運、新隆儲運、中航、高鳳、臺陽、中國貨櫃、台北港、友聯、亞太、環球、台基、中華貿易、長春、弘貿、東亞、聯興、中央、大三鴻、貿聯、欣隆倉儲及國成等 21 家事業為本案聯合行為之主體。

(二)聯合行為之合意方式及內容：

- 1、聯合行為之動機及誘因：查貨物倘以貨櫃出口均須經由貨櫃集散站進行貨物集散之業務，而依航業法第 44 條及貨櫃集散站經營業管理規則第 7 條至第 9 條規範意旨，貨櫃集散站經營業者實收資本額不得低於新臺幣 1 億元，供貨櫃儲放、裝卸、停車使用之整塊土地總面積，不得低於 3 萬 3 千平方公尺，至港區內營運者土地總面積不得低於 4 千平方公尺，並應具備相關基本設備，於申請許可及取得許可證，並向海關登記後，始得營業，其貨櫃貨物進出並須受海關監督管理，因前等法規及場地條件之限制，目前全國有 31 家貨櫃集散站經營業者，該產業具有相當之參進障礙，新進者參進不易，且各業者間之服務同質性高而具有高度替代性，各項收費項目及費率須向主管機關備查後公告實施而使得價格資訊透明，該產業業者間彼此經營決策行為相互緊密影響，即決策前將先評估其他業者之反應，以評估是否影響其預期獲利，爰在此市場結構下，單一業者調整價格或收取其他同業均未收取之費用，本質上即有流失市場、競爭對手不跟價及競價之風險。復據多數貨櫃場表示，近幾年來出口市場景氣不佳、貨櫃場運量較早期大減及各項成本支出增加等因素，很多貨櫃場都有虧損或無法負

荷之情況，而為了增加營收，貨櫃場多年前即曾於私下抱怨時或在協會聚會時多次討論並蘊釀恢復收取 CFS 出口機械使用費，惟各業者因擔心倘單獨恢復收取會造成貨主流失，而不敢獨自或當第一個恢復收取之業者，另因恢復收取程序繁鎖，故而作罷。直至 102 年底、103 年 1 月初臺中地區 3 家貨櫃場順利恢復收取後，使得本案 21 家貨櫃場擬比照臺中之模式恢復收取，促使該等業者對此議題重新進行討論，故貨櫃場對於恢復收取 CFS 出口機械使用費之遠因及近因，確有藉由卡特爾之運作共同恢復收取之動機及誘因。

- 2、本案貨櫃場一致性恢復收取 CFS 出口機械使用費之事實：經查長榮儲運公司等 21 家貨櫃儲運協會會員於 102 年 12 月 10 日及 103 年 2 月 26 日召開之第 13 屆第 6、7 次理監事聯席會議，利用會後餐敘聚會之方式及時間，進行意見溝通，討論恢復收取 CFS 出口機械使用費(討論之時間及次數不限前 2 次會後餐敘，惟主要決議時間為前 2 次餐敘)，而為了可順利恢復收取該費用，該等業者透過貨櫃儲運協會主動聯繫基隆報關公會多次協商收費模式，前等會員並於 103 年 4 月底、5 月初將恢復收取之函文或公告提供予貨櫃儲運協會，由該協會以 (103)櫃協字字第 029 號函，通知輪船、船務代理、海運承攬運送業、託運人、報關、進出口及汽車貨櫃貨運等相關公(協)會，表達『…本倉儲業者將自 103 年 7 月 1 日起恢復收取「CFS 出口貨物進倉機械使用費」…』並檢附各貨櫃場恢復收取之函文或公告予該等公(協)會，俾會員順利恢復收取，此均有多家貨櫃場、關係人及基隆報關公會相關證詞可稽。而各貨櫃場均訂於 103 年 7 月 1 日或 7 月初恢復收取，係因部分會員討論後經

考量資訊系統建置、公告期間等前置作業所需時間，認為 103 年 7 月為較為可行的時間，因此形成共識並由貨櫃儲運協會轉達其他會員知悉，此亦有該協會理事長 A○○君之指證可稽。前等行為事實上已導致長榮儲運、新隆儲運、高鳳、臺陽、中國貨櫃、國成、台北港、友聯、環球、長春、弘貿、聯興及中央等 13 家業者於 103 年 7 月 1 日恢復收取；中航及貿聯公司於 7 月 3 日恢復收取；台基、中華貿易及亞太公司則於 7 月 7 日恢復收取；東亞公司為 7 月 8 日；大三鴻公司為 7 月 10 日；欣隆儲運公司為 7 月 15 日。至於收費之方式，僅 1 家貨櫃場對 3 噸以下之 CFS 出口機械使用費以每計費噸 50 元計收，其餘 20 家業者則以每計費噸 55 元計收。此均有各貨櫃場恢復收取函文、實際收費憑證或資料之事證可稽，除有透過聚餐為訊息交換意思聯絡之事實，亦具有外觀行為之一致性。

3、貨櫃場一致性恢復收取 CFS 出口機械使用費，別無合意以外個別決定之可能性：

- (1) 查各貨櫃場 83 年陳報予港務局(現行係向航港局申報備查)核定之內陸貨櫃集散站經營業營業彈性費率表，即列有之「裝卸搬運使用機械費」每件重量 3 噸以下者每計費噸 55 元，各貨櫃場本即得依前開核定之項目及費率收費，惟因早期政府鼓勵出口、促進產業升級之政策而補助貨櫃場，故未有貨櫃場收取前項費用，而依據多數貨櫃場表示前項補助業已取消多年，且貨櫃場近年因出口量減少致營收減少，故於面臨虧損情況或利潤下降時，即可依自身經營情況個別恢復收取，然各貨櫃場遲未因應自身營運狀況尋求最大利益，恢復收取增加營收，反而忍耐虧損多年或在

利潤持續下降之情形下仍未恢復收取，蓋倘單一業者獨自恢復收費則將流失貨主，在此情形下，除非全數或大多數貨櫃場均同時恢復收費，否則難以成行。再查，各貨櫃場之營業規模、經營成本、盈虧情況、股權結構、策略及績效目標不一，卻於相近時間恢復收費，悖離一般經濟常理，且各業者建置收費資訊系統，部分為內部人員自行開發、部分係委外辦理，則系統建置所需時間及最終完成時間均同時落在 7 月初，實有違常理。又各貨櫃場之交易對象數量不一且差距極大(貨主家數自 0 至 4,000 餘家均有)，除須建置收費系統外，尚須藉由各種方式通知貨主將恢復收費，則在貨主家數差距甚大情形下，均可同時於 7 月完成前置作業程序，亦非無疑問。綜上，前等 21 家貨櫃場請協會轉寄恢復收取之函文或公告之時間均在 103 年 4 月底、5 月初，以及恢復收取之時間均在 103 年 7 月間，該等時間上之一致或相近情形，顯非反應各自營業盈虧或系統建置及通知貨主所需作業時間而為決定，且悖於合理之商業營運行為，足認該等業者倘無意思聯絡，無法合理解釋該同時間恢復收取之一致性行為。

- (2)復查，新隆儲運公司因場地限制並無承作出口業務，自始即未曾收取出口業務相關服務費用，未來亦不會提供 CFS 出口機械之服務(參該公司 103 年 7 月至 12 月恢復收取 CFS 出口機械服務費之實際營收為 0，即可證之)，該公司亦自承恢復收取 CFS 出口機械使用費對其營收並無助益，惟其仍於 103 年 4 月 22 日致函協會轉達將於 7 月 1 日恢復收費，足證前開恢復收費行為顯非出於自身之營運考量，且其恢復收費之日

期與其他業者均相同或接近，更足證本案各貨櫃場間對於恢復收取該項費用，實有意思聯絡。另查台北港、欣隆倉儲及聯興公司亦同，該等事業雖有承作出口業務，惟 CFS 出口運量極低(前等事業每月均低於 300CBM)，倘以每計費噸(CBM)55 元計收，恢復收取所得增加之營收每月低於 1 萬 5,000 元，惟所需建置系統等相關成本短期內尚難以增加之營收回收，則恢復收取亦未符經濟理性，該等業者仍均於 103 年 7 月 1 日或 15 日恢復收費，亦得推定系爭一致性行為係基於與其他貨櫃場之合意所形成。

- (3) 本案已有多家貨櫃場坦承於協會 102 年 12 月 10 日召開之第 13 屆第 6 次理監事聯席會議及 103 年 2 月 26 日第 13 屆第 7 次理監事聯席會後餐敘時，達成恢復收取 CFS 出口機械使用費之合意。復查貨櫃儲運協會成立及運作已久，參與會後餐敘之理監事多為各事業董事長、總經理、副總經理等層級之高階主管，彼此在產業服務甚久，或有一定熟識程度，依據多家貨櫃場之證詞，近幾年來很多貨櫃場都有虧損或無法負荷之情況，惟因擔心貨主流失，未有貨櫃場敢獨自恢復。復證諸協會理事長 A○○君所述，各貨櫃場均訂於 103 年 7 月間恢復收取，係因會員討論後經考量資訊系統建置、公告期間等前置作業所需時間，認為 103 年 7 月較為可行所致。又協會 102 年 10 月 24 日第 13 屆第 5 次理監事暨第 1 次法規聯席會議紀錄，曾針對是否收取超長貨物機械使用費及出口 EDI 傳輸更正費用徵詢各會員意見，並決議請環球公司彙集後提會說明，亦證各會員間確有就收費方式彼此討論及交換產業訊息之行為。

(4)雖參與會議之部分會員不承認有利用餐敘聚會討論及決議恢復收取 CFS 出口機械使用費，或僅坦承其他會員有討論，惟自身未參與討論或不清楚其他會員之討論內容。惟查渠等所稱之理由，尚無法合理解釋該一致性行為，論析如次：

甲、中航公司副總經理 G○○君 103 年 8 月 1 日到會陳述表示，協會會員聚會時即曾就恢復收取 CFS 出口機械使用費有彼此聯繫訊息並討論，惟總經理 K○○君 104 年 3 月 17 日到會陳述卻表示，未聽聞會員討論恢復收取該費用，僅聽到長榮儲運、長春及中國貨櫃公司等業者分享透過臺中報關行恢復收取 CFS 出口機械使用費之經驗云云。前開論述，除 G、K 二者之陳述顯有矛盾外，K 君前開表示亦顯不合理或僅為部分事實之陳述，況參與會後餐敘 21 家貨櫃場之證詞，有 16 家業者坦承餐敘時有討論恢復收取前揭費用，亦有多家貨櫃場坦承各會員有決議或形成共識決定恢復收取。再者，欣隆倉儲公司總經理 L○○君指證，中航公司 K 君曾來電 2 次希望拜訪並討論恢復收取前揭費用事宜，對此 K 君亦坦承曾去電 2 次詢問是否要恢復收取。另從中航公司曾參與協會與基隆報關公會協商收費模式之會議，基隆報關公會證稱中航及長榮儲運公司洽談最為積極，以及參酌中航公司之運量，相較其他貨櫃場而言，乃屬運量較大之業者等客觀事實，中航公司實具有恢復收取 CFS 出口機械使用費之動機，又中航公司於 103 年 4 月 24 日提供恢復收取之函文予協會及於 103 年 7 月 3 日恢復收取 CFS 出口機械使用

費之時點，均與其他貨櫃場極為一致等事證。據此，可認中航公司對恢復收取事先已有與其他貨櫃場進行意思聯絡，而非出於獨立考量決定。

乙、高鳳公司表示因聽聞臺中地區 3 家貨櫃場已恢復收取 CFS 出口機械使用費，故於 103 年 3 月拜訪長榮儲運公司臺中港貨櫃場後，嗣於同年 4 月經內部討論決定在同年 7 月 1 日恢復收取，因此，103 年 4 月 24 日行文予貨櫃儲運協會。至於協會餐敘時，會員有無討論恢復收取前開費用，並不清楚，亦不清楚為何其他貨櫃場均於 103 年 4 月間行文予協會云云。經查高鳳公司 102 年 12 月 10 日及 103 年 2 月 26 日會議均有參與，且 103 年 2 月 26 日之會議亦有用餐，據 21 家貨櫃場之證詞，有 16 家業者坦承餐敘時有討論恢復收取 CFS 出口機械使用費，並有會員分享臺中地區 3 家貨櫃場恢復收取之經驗，以及請協會轉寄各貨櫃場恢復收取系爭費用之函文或公告予報關、進出口等相關公(協)會。因此，高鳳公司前開不清楚之表示，顯與與會業者之證詞不符，更遑論協會理事長 A○○君進一步指證，103 年 2 月 26 日當日及會後並無會員表達不願配合恢復收取該費用。又高鳳公司拜訪長榮儲運公司之時點在前揭 2 次餐敘之後，且無內部討論會議資料及紀錄可資佐證是早在前開餐敘之前即已出於獨立考量決定之行為，故高鳳公司對於前開 2 次餐敘討論內容所為不清楚之表示，並無法合理解釋為何該公司與其他貨櫃場均於 103 年 4 月底、5 月初行文予貨櫃儲運協會，並於 103 年 7 月 1 日起恢復收取。據此，可

認高鳳公司對恢復收取系爭費用亦係事先與其他貨櫃場進行意思聯絡，而非出於獨立考量決定。

丙、長榮儲運公司表示餐敘時可能有聽到其他貨櫃場私下閒聊要評估恢復收取 CFS 出口機械使用費，惟未參與討論，亦未分享臺中港貨櫃場恢復收取之經驗云云。惟查與會業者證稱，最早提出恢復收取 CFS 出口機械使用費為長榮儲運及中國貨櫃公司；亦有指出較有意願恢復為運量較大之長榮儲運及中國貨櫃公司；另有進一步指出長榮儲運及中國貨櫃公司於 103 年 2 月 26 日會議臨時動議提起討論，希望北部業者能比照臺中之模式恢復收取 CFS 出口機械使用費，並於 103 年 7 月初恢復收取；另有業者表示長榮儲運公司有分享臺中港貨櫃場恢復收取之經驗，俾會員討論。故長榮儲運公司前開陳稱顯與其他貨櫃場所陳事實不符。復從長榮儲運公司曾多次參與貨櫃儲運協會與基隆報關公會協商收費模式之會議及基隆報關公會證稱中航及長榮儲運公司洽談最為積極，又長榮儲運公司坦承有會員反應貨櫃儲運協會都沒有替會員服務，希望請協會轉寄恢復收取之函文或公告，故長榮儲運公司亦於 103 年 4 月 28 日函請協會轉寄恢復收取 CFS 出口機械使用費之函文等事證。據此，可認長榮儲運公司對恢復收取系爭費用事先已有與其他貨櫃場進行意思聯絡，而非出於獨立考量決定。

丁、亞太公司副總經理 V○○君表示餐敘時有會員提及臺中地區貨櫃場已恢復收取 CFS 出口機械使用費，亞太公司並未參與討論，其他業者討論內容

為何亦不清楚，會後有將前揭訊息轉達營業部協理W○○君，W君回覆從市場已獲悉臺中地區貨櫃場恢復收取之訊息，且因成本上升因素，早已研議恢復收取。因此，亞太公司係基於獨立之商業決策、營運成本及使用者付費考量，遂決定恢復收取該費用云云。惟查亞太公司102年12月10日及103年2月26日餐敘均有參與，且W君亦有出席102年12月10日之餐敘，渠前開未參與討論及其他業者討論內容為何不清楚之表示，尚無法據以否定16家貨櫃場坦承餐敘時有討論恢復收取CFS出口機械使用費及多家貨櫃場指證各會員有決議或形成共識決定恢復收取之證詞，以及有會員分享臺中地區3家貨櫃場恢復收取之經驗與請協會轉寄各貨櫃場恢復收取之函文或公告予報關、進出口等相關公(協)會之事實，亦無法排除渠等從該2次餐敘中已獲悉產業動態之訊息。更何況亞太公司所謂早已研議恢復收取之時間，不僅未提供具體研擬作業時程及公司決策等詳細佐證資料，且其所稱之時間乃在103年2、3月間研擬收費流程，該期間不僅未早於102年12月10日餐敘，亦與103年2月26日餐敘時間重疊，尚難認亞太公司恢復收取之決定與103年4月28日及5月1日提供恢復收取之函文與公告予協會，與前揭2次餐敘討論內容完全無關，更遑論協會理事長A○○君進一步證稱，103年2月26日當日及會後並無會員表達不願配合恢復收取該費用。另亞太公司原訂103年9月1日恢復收取，嗣因關貿網路後來可下載貨主資料及順利完成程

式設計之故，遂於 103 年 5 月 15 日公告將恢復收取之日期提前至 103 年 7 月 7 日云云，此雖可謂恢復收取之日期乃其自行決定，惟參酌環球公司之指證，餐敘時有業者提及自 103 年 7 月初恢復收取 CFS 出口機械使用費時，也有業者表示因作業來不及而有困難，可能 9 月才有辦法恢復收取，查亞太公司乃唯一原訂 9 月 1 日恢復收取之業者，顯見亞太公司曾參與前揭議題之討論。再者，亞太公司辯詞亦難以合理解釋距離 103 年 9 月 1 日恢復收取之日期尚遠，且亞太公司收費系統建置尚未完成，何以恰與其他貨櫃場均趕在 103 年 4 月底、5 月初提供恢復收取之函文予貨櫃儲運協會，由協會函文通知相關公(協)會，表達倉儲業者將自 103 年 7 月 1 日起恢復收取系爭費用之意。綜上，顯見亞太公司倘非事先已有與其他貨櫃場進行意思聯絡，否則無法合理解釋此一致性行為，爰其恢復收取之行為，並非出於獨立考量決定。

戊、聯興公司表示參與 103 年 2 月 26 日會議之總經理特助 I○○君已於 103 年 8 月退休。I 君有無在公司經營管理會議報告該次會議結果，已不記得或沒有印象。103 年 3 月 3 日經營管理會議，該公司櫃站部內場提出「關於 CFS 出口機械使用費是否比照臺中業者恢復徵收。以因應油電雙漲，對公司營運亦稍有助益」之建議，經裁示應依法令及查詢臺中業者恢復徵收之手續，擬定計畫恢復徵收，爰於 103 年 5 月 5 日在營業處所公告自 103 年 7 月 1 日起恢復收取，並於 103 年 5 月 6 日函

請協會轉寄恢復收取之函文及公告予報關、進出口等相關公(協)會云云。經查聯興公司有出席 103 年 2 月 26 日協會召開之會議，且 I 君證稱餐敘時確有會員討論恢復收取 CFS 出口機械使用費，大致說法係北部地區之業者亦可考慮跟進恢復收取，亦有同業提議可由報關行代收前開費用，畢竟過去會員想要恢復收取遇到很多阻礙等等，I 君會後並向聯興公司董事長 M○○ 君報告此事，因此，聯興公司對恢復收取事先已有與其他貨櫃場進行意思聯絡，當無疑義。再者，聯興公司 103 年 3 月 3 日內部提出是否比照臺中業者恢復徵收建議之時點在 103 年 2 月 26 日之後，又該內部提議資料，僅為討論是否比照臺中恢復收取，尚非屬定於 103 年 7 月 1 日恢復收取，並在 103 年 4 月底、5 月初行文予協會之具體討論或決策事項，爰無法合理解釋該公司為何與其他貨櫃場均在 103 年底 4 月底、5 月初行文予貨櫃儲運協會，並於 103 年 7 月 1 日起恢復收取。復據多家與會業者及關係人之證詞，各與會業者決議要恢復收取 CFS 出口機械使用費，以及貨櫃儲運協會理事長 A○○ 君證稱，103 年 2 月 26 日當日及會後並無會員表達不願配合恢復收取該費用，各貨櫃場均訂於 103 年 7 月恢復收取，係因會員討論後經考量資訊系統建置、公告期間等前置作業所需時間，認為 103 年 7 月為較為可行的時間，並希望由貨櫃儲運協會轉達其他會員知悉，因此，該協會代為轉達前開訊息。是聯興公司顯係基於前開會後餐敘與其他貨櫃場之意思聯絡的前提下，再經內

部經營管理會議再次確認及轉知內部人員將恢復收取之訊息，並於 103 年 5 月 6 日函請貨櫃儲運協會轉寄恢復收取之函文及公告予報關、進出口等相關公(協)會。綜上，顯見若非聯興公司對恢復收取事先已有與其他貨櫃場進行意思之聯絡，否則無法合理解釋此一致性行為。

- 4、小結：本案 21 家貨櫃場於貨櫃儲運協會餐敘時合意從 103 年 7 月 1 日或 7 月初開始收取。該等事業對於恢復收取之日期及收費金額，雖少數業者有異，然此乃有意識之錯開，尚不影響前開恢復收費行為及日期具有外部一致性之認定。綜上，前等 21 家貨櫃場利用協會餐敘聚會時間，就恢復收取 CFS 機械使用費進行意見溝通，共同決定於 103 年 7 月間恢復收取 CFS 出口機械使用費，為相互約束事業活動之行為，相關事證至為明確，核屬公平交易法第 14 條第 1 項規定所稱之「聯合行為」。

(三)系爭聯合行為對市場供需功能之影響：

- 1、按公平交易法第 14 條第 1 項規定，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。所謂足以影響市場功能，僅須客觀上具備可影響市場供需功能之危險性即已足夠，並不以實際市場供需功能確受影響或當事人因此獲得實際利益為必要。
- 2、在自由市場之經濟體系下，價格機制係立於市場功能之核心地位，經濟活動之參與者透過價格機制之指引，形成消費、生產及交換之決策，並藉此過程達成資源有效率的分配。而所有反競爭行為中，尤以價格聯合對市場功能之傷害最大，該行為使市場價格脫離競爭市場下應有之水準，經濟活動參與者因而無法接受到正確之價格訊號，而扭曲市場之供給與需求功能，進而影響經濟資

源之有效分配。

3、經查 103 年 7 月前，長榮儲運公司等 21 家貨櫃場均未收取 3 噸以下之 CFS 出口機械使用費，僅有部分業者收取 3 噸以上之 CFS 出口機械使用費，惟自 103 年 7 月後，所有業者均恢復收取 3 噸以下之 CFS 出口機械使用費，且過去未收取 3 噸以上之費用者，亦同時恢復收取。以本案而言，長榮儲運公司等 21 家貨櫃場係相關市場同一產銷階段之水平競爭者，本應透過較有利之價格、品質、服務或其他交易條件等爭取交易機會，由各貨櫃場依據經營成本差異、所處競爭環境及自身之商業判斷等，個別決定是否恢復收取 CFS 出口機械使用費，然渠等卻利用貨櫃儲運協會開會餐敘時間，進行意見溝通，討論同時恢復收取該費用，形成會員間恢復收取之共識，並透過協會之運作通知報關、進出口等相關公(協)會，以達恢復收取之目的，並藉此降低任一家單獨恢復收費之競爭風險，導致各貨櫃場一致於 103 年 7 月間恢復收取之結果，該行為已降低貨櫃集散服務市場內，貨櫃場間以較有利之價格、品質、服務爭取交易相對人之誘因，嚴重扭曲市場功能。況且依航港局來函資料，全國經營貨櫃集散站業務之業者計有 31 家，而參與聯合行為之貨櫃儲運協會會員 21 家，已占全國業者之 6 成以上，倘以全國貨櫃集散站營業額及 CFS 出口運量計算市場占有率，前等 21 家業者亦占全國營業額及運量之 8 成以上，故渠等透過聚會方式，共同決定恢復收取費用而相互約束事業活動之行為，已足以影響貨櫃集散服務供需之市場功能，違反公平交易法第 15 條第 1 項規定。

五、綜上論述，被處分人等共同決定於 103 年 7 月間聯合恢復收取 3 噸以下 CFS 出口機械使用費，為相互約束事業活動之行為，足以影響貨櫃集散服務供需之市場功能，合致公平交易法第 14 條所稱聯合行為，違反公平交易法第 15 條第 1 項「事業不得為聯合行為」之禁止規定。依據公平交

易法施行細則第 36 條及行政罰法第 18 條相關規定，經審酌被處分人等一致恢復收取 CFS 出口機械使用費行為，屬核心惡質卡特爾(價格聯合行為)，其違法動機、目的可責性高且預期之不當利益高；被處分人等占全國貨櫃集散服務市場之營業額及運量 8 成以上，故該違法行為對市場供需功能及交易秩序危害程度高；自 103 年 7 月一致恢復收費迄今，違法行為危害交易秩序之持續期間長；自 103 年 7 月至 104 年 6 月因違法行為實際所得利益分別為 0 至 3,800 餘萬元；被處分人長榮儲運及中國貨櫃之貨櫃集散站營業額占貨櫃集散服務市場總營業額逾 20% 以上，其餘業者均低於 5%；被處分人等均為初次違法；被處分人新隆儲運、欣隆倉儲、臺陽、台北港、中華貿易、長春、弘貿及中央等於本會調查過程中自承案情並具體說明與會業者討論恢復收費之實際運作情形，其餘被處分人之違法後懊悔實據及配合調查態度為一般；被處分人長榮儲運為最早提出恢復收取意見者並多次參與基隆報關公會協商事宜，為本案主導違法行為者；中國貨櫃、中航、長春與東亞亦參與基隆報關公會協商代收事宜，為積極促成聯合行為者；被處分人欣隆倉儲屬被迫參與聯合行為者；被處分人等應受責難程度及資力等因素，爰依公平交易法第 40 條第 1 項規定處分如主文。

中 華 民 國 105 年 4 月 22 日
被處分人如不服本處分，得於本處分書達到之次日起 2 個月內，
向臺北高等行政法院提出行政訴訟。