

○○股份有限公司因濫用市場地位，以不公平之方法直接阻礙他事業參與競爭行為，違反公平交易法處分案

發文機關：行政院公平交易委員會

發文字號：行政院公平交易委員會 89.10.20. (八九)公處字第170號處分書

發文日期：民國89年10月20日

被處分人：○○股份有限公司

代表人：○○○

右被處分人因違反公平交易法事件，本會處分如左：

主 文

一、被處分人於八十八年間藉其國內航空燃油供油市場獨占地位，無正當理由拒絕○○公司之報價要求，阻礙其參與競爭之機會，以維持在○○機場國內航線加油業務之既有市場地位，係為濫用市場地位，以不公平之方法直接阻礙他事業競爭行為，違反公平交易法第十條第一款規定。

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、處新臺幣五百萬元罰鍰。

事 實

一、本案緣於○○股份有限公司（下稱○○公司）檢舉，略以：被處分人目前為國內獨家進口、煉製、批售航空燃油業者，轄下並設有航機加油服務部門，在國內各航站經營航機加油服務業務，○○公司為提供○○公司加油服務，於八十八年九月二十八日及同年十月十九日兩度函請被處分人提供國內航線用油報價，並簽約供油；惟被處分人以研議油價結構為由百般拖延，及至八十八年十二月仍未提供報價，○○公司只得先與○○公司簽訂「國際航線」加油合約，而○○公司為恐「國內航線」斷油，只得與被處分人續約。被處分人乃於八十九年一月三日函復○○公司表示，目前○○機場之國內航線用油客戶皆已與其簽訂八十九年航空油料合約，故不另對○○公司提供報價。被處分人上揭行為涉有濫用航空燃油市場優勢地位阻礙他事業參與競爭，而有違反公平交易法情事。

二、本案經函請交通部民用航空局○○航空站（下稱○○航空站）、○○公司、被處分人等提出說明，調查結果彙整如后：

（一）○○航空站說明如次：

目前○○航空站與四家航機加油公司簽訂「○○航空站航空器加油業務合約」規範雙方權益。另於八十五年○○月○○日以○○字第○○號函告既有四家航機加油公司（○○、○○、○○及○○公司）表示，因航站預定於八十六年○○月○○日啟用國內線，請其提供○○機場國內線航機加油服務。

（二）○○公司與○○公司、被處分人簽訂航空燃油供油合約經過情形：

1. ○○公司於八十八年九月份電洽○○公司考慮由其提供○○航空站航空燃油，並請其提供報價。○○公司於同年十一月提供國際線航空燃油報價，經公司評估後決定由其代理○○航空站加油業務並簽定相關航空燃油供油合約。

2. 於國內航空燃油部分，因○○公司無法提供報價，且○○公司考量與被處分人於其他場站長期合作之故，故於同年十二月與被處分人簽訂相關燃油供應合約。

(三) 被處分人答辯彙整如次：

1. 本公司應有收到○○航空站前揭八十六年○○月○○日○○字第○○號函，惟一直未有人要求，所以未計算出報價。直至○○公司於八十八年九月二十八日函告提供航空燃油國內航線之報價時，主要考量（一）○○即將進入市場；（二）航空燃油已於八十八年一月自由化，航空燃油價格不須依照油價公式決價，本公司儘量縮小國際、國內航空燃油價差；（三）考量將國內航空燃油有地區性零售等因素。按目前本公司國內航線航空燃油價格係以直接加入航空公司航機之方式計算，且價格為單一價格。如要訂定國內航線之批售價，將隨交貨地點不同而有所差異，交貨地點可在煉油廠、各地油庫、機場內油槽或機場外油栓交貨，因涉及各種不同輸儲、灌發等程序，致不易取捨以全國單一價格或差異價格訂定批售價。
2. 當時為瞭解○○公司需要之提貨地點、需求量等資料以便研訂油價，經電話聯繫後，○○公司始再函告欲代理之公司為○○公司在○○機場國際接駁線之加油業務。因各航空公司之購油合約年底到期，按往例均在十一月、十二月拜訪客戶洽商次年供油合約。八十八年十二月十四日至○○拜訪○○公司洽商八十九年合約事宜，當時○○公司表示，基於本公司多年提供良好服務、業務配合度高，當場決定八十九年國內航線（包括○○機場）用油續由本公司供應。嗣因○○機場之國內航線用油客戶（包括○○公司）皆與本公司陸續簽訂八十九年油料合約，就國內市場分析，目前暫無提供在○○機場不含加油入機提貨價格之需求，故於八十八年十二月底辦文，於八十九年○○月○○日○○號函復○○公司。
3. 本公司航空燃油國內航線各航站牌價均相同（包括○○、○○、○○、○○、○○等國內機場）。另在○○機場自八十八年○○月○○日開始實施「地區折讓」，已調整二次，最近一次自八十八年○○月○○日調整每公升折讓新臺幣0.40元。
4. 國內航線之零售價已經過加權平均，倘只計算「加油入機」於不同機場之成本時，確實不須計算機場外之油庫、油管等運輸至機場之成本。本公司國內油價並非十足反映加權平均成本。
5. 本公司○○機場國際航線航空燃油「批發價」及「零售價」之價差，主要考量加油入機成本及參考國際機場入機費高低而訂。而同樣在○○機場加油，國際線與國內線之成本主要差異在於「5%營業稅及貨物稅每公升0.58元」，其他成本理應無太大差異，在○○機場員工同時為國內及國際航線加油。
6. 本公司在八十九年一月三日答復○○公司、八十九年五月六日函復公平會時均論及「因於○○機場之國內航線用油客戶皆與本公司陸續簽訂八十九年油料合約，就國內市場分析，目前暫無提供在○○機場不含加油入機提貨價格之需求」等語，其實本公司在合約中並無獨家交易條款，上揭答復文字確有不妥，合約就市場狀況而言並

無排他之意。

理 由

- 一、按公平交易法第十條第一款規定，獨占事業不得以不公平之方法，直接或間接阻礙他事業參與競爭。獨占事業若無正當理由，即不能免除交易之義務，如公用事業對於新用戶所申請之供應，即負有不得拒絕之義務；同理，居於獨占地位之油品供應業者，倘無正當理由對於加油站、油品經銷商或大宗用戶之斷油行為，將涉及以不公平之方法，直接或間接阻礙他事業參與競爭，或涉及其他濫用市場地位之行為而有違反公平交易法第十條第一款或第四款規定之虞。
- 二、次按公平交易法第五條第一項規定，「獨占」係謂事業在特定市場處於無競爭狀態，或具有壓倒性地位，可排除競爭之能力者，本案被處分人於國內航空燃油供油市場應居於獨占地位：
 - (一) 查航空燃油雖於八十八年元月國內油品自由化第一階段開放進口，惟○○航空站研擬之「○○航空站航空器燃油供油、儲油、及加油業務管理要點」草案，於今年八月間遭民航局退回再議，何時開放市場尚未可知。故尚未開放被處分人以外之業者經營航空燃油供油業務，其他國際及國內航空站皆以○○航空站為試金石，觀望其開放供油情形再作打算。另○○公司雖於今（八九）年○○月○○日起獲准銷售航空燃油，惟本案系爭行為係發生在○○上市之前。因此，航空燃油名義上雖已開放進口，但在前揭航空站法令限制下，短期內仍維持被處分人獨占供油局面。
 - (二) 復就○○航空站區域市場論，由於在○○航空站加油之航空燃油，在機場內均係透過停機坪下之地下管線輸送。被處分人在目前航空站尚未開放其他供油業者情形下，現設有二條油管，由○○油庫及○○油庫連至機場油庫，可直接連接機坪地下管線。目前國內雖有○○公司合法供應航空燃油，然其○○儲槽，及自○○儲槽供應○○航空站之油管，預計於明年二月始完工。在此情形下，縱使航空站允許○○或○○公司以油灌車方式，遠赴○○提油，由於航機一次加油甚大，該等公司目前於○○機場附近又無油庫可供儲油，因此，縱無前述法令限制，其他公司亦難在○○航空站供油。綜上，被處分人於本案國內航空燃油供油市場具有獨占地位，應足堪認定。
- 三、被處分人拖延未提供○○公司報價之行為，應有合致公平交易法第十條第一款之禁制規定，事證及理由分述如次：
 - (一) 被處分人為國內航空燃油供油市場之獨占事業，○○公司為航空燃油需求業者之一：我國航空燃油市場現況如前述，○○公司於八十六年三月開始，在○○航空站從事國際線航機加油業務，主要服務○○等公司。在○○航空站開放國內線業務後，○○公司意欲進入該市場，故向被處分人要求提供國內航線航空燃油報價。
 - (二) 被處分人拖延而不提供報價，確有拒絕交易情事：
按加油契約縱有獨家交易約款，航空（用油）公司於衡酌成本、利潤、交易條件、信用風險等因素後，決定終止原契約，另與其他公司簽約加油，並無不可；況實際上，有○○公司同時與被處分人及○○公司簽訂國際線加油合約，並無獨家交易情形。○○航空站所

有國內線用油公司雖均與被處分人簽約供油，但並不表示○○公司即無任何爭取與自己交易之機會。被處分人於八十九年一月三日函，以上開理由拒絕報價，實屬明文之拒絕交易，並以不報價手段排除公司與其競爭既有客戶，實已昭然。

(三) 被處分人以研議油價結構由拖延未提供報價，確有阻礙○○公司競爭意圖：

1. 被處分人在○○機場國際、國內航線航空站燃油之煉製、運輸成本相同，故其計算困難之說明難以成立；就實際作業而言，○○航空站國際線、國內線除位於不同停機坪，加油栓口有別外，其他輸儲、灌發設施並無二致，且被處分人自承，在○○航空站是同一批人員從事國際線、國內線加油業務。而目前國際線已有批售價作為計算基礎，國內外主要是「稅」的差異，被處分人並欲縮小二者差距，足證○○航空站國內航線報價困難之說詞，有待斟酌。再者，被處分人以研議油價結構須考慮交貨地點以及是否差異取價等為由，故遲未能報價，然○○公司目前已於○○航空站營業，業者均以油管輸入機場油庫界址為交貨點，此為交易實務及慣例，更為被處分人明知。況○○公司僅要求○○航空站乙地之報價，亦未涉及區域差別取價問題，被處分人實屬藉詞拖延。被處分人憑藉獨家供油之地位，以上述理由藉詞拖延，而於獲知競爭者之交易相對人、預購油量及交貨地點後，已無不能報價之理由存在，然被處分人仍拖延不報價，藉此機會爭取競爭者之交易相對人與自己交易，乃至完成交易後始答復無報價必要。此行為已涉有濫用獨占地位，以不公平之方法爭取競爭者之可能交易相對人與自己交易，以阻礙其參與競爭。
2. 國內、國際航空燃油之稅差於法有明訂，國內航空燃油價格之計算上不致延宕數月而無結論；據被處分人表示，國際線、國內線成本主要差異是稅的差異，因為航空燃油如果加入國際航線航空器，依營業稅法、貨物稅條例規定屬於出口產品，免徵營業稅及貨物稅，至於其他成本理應無太大差異。目前營業稅為百分之五，貨物稅每公升0.58元，均為法律明定，清楚易算，實無須耗費數月時間而不予報價。且在八十八年元月開放航空燃油進口前，國內航空燃油之訂價係依據油價公式調整，而國際航空燃油，為面對國際競爭，授權被處分人自行依國際價格調整，因此兩者計算方式本有不同。況自八十八年元月開放航燃油進口後，雖然尚未有其他供油業者進入市場，但依被處分人自承，國內航空燃油之訂價已於油價公式中排除，同時欲盡量縮國內、外之價差，因此計算上應不致延宕數月而無具體結論。
3. 被處分人以不易取捨全國單一價格或差異價格為由拖延報價，實係藉詞拖延，遂其排除競爭意圖；被處分人稱基於公平及飛安考量，不易取捨採取全國單一價格或差異價格，惟據被處分人自承，目前國內各航空站航空燃油零售價格是相同的，對於各地區不同油庫、輸儲、灌發等成本，已經過加權平均計算，雖然被處分人稱價格上並非十足反映加權平均成本，但參考此加權計算模式，加計合理批

發利潤，以提報○○航空站國內線之批發價格，尚無顯著困難。同時被處分人目前已在○○機場採取「地區折讓」，倘欲採取差異價格策略，在計算基礎上，亦不甚困難。由此可知，被處分人不論採行單一或差異價格，依現有訂價基礎，尚無太大難處。且自被處分人知悉○○航空站開放國內線加油業務迄本案系爭當時，已有二年餘，被處分人仍辯稱不易取捨何種訂價策略致拖延報價，顯係卸責之詞，並藉詞拖延遂其阻礙他事業參與競爭之意圖。

4. 被處分人以國內航空業者均已與○○公司簽約，對其他業者即無須報價之說法，實足顯示其排除競爭之意圖；查被處分人與○○公司簽訂之「國內航空燃油賒銷合約」中，並無獨家交易條款。且實務上，航空公司為免斷油及平衡油價，亦有與兩家加油公司簽約情形，如○○國際線即同時與被處分人及○○公司簽約。顯見被處分人縱與全部國內航線用油客戶簽約，○○公司仍有獲得交易之機會，簽約與否與提供報價與否並不相關，被處分人確有排除○○公司進入國內線加油市場之意圖。

(四) 本案對市場之影響非僅在於被處分人拒絕○○公司報價之單純商業交易關係，而係影響○○公司與○○公司交易之機會，進而影響○○公司爭取與其他航空公司如○○、○○交易之機會，甚至影響○○、○○等其他加油公司進入國內航線業務之機會，導致被處分人繼續維持國內航線加油市場之獨占地位。

四、綜上論結，被處分人於八十八年間藉其航空燃油供油市場獨占地位，無正當理由拒絕○○公司之報價要求，阻礙其競爭之機會，以維持○○航空站國內航線加油業務既有市場地位，核屬違反公平交易法第十條第一款規定，衡酌被處分人違法行為之動機、所得利益、事業規模及市場地位顯著，爰依公平交易法第四十一條前段規定處分如主文。

主任委員 趙揚清

中華民國八十九年十月二十一日

本件被處分人如有不服本處分，得於本處分書達到之次日起三十日內，向本會提出訴願（須檢附本處分書影本），訴願於行政院。