第一章　前言

一、 研究背景

（一）經濟自由化之趨勢

過去在我國，基於整體產業政策與能源供給上的需要，因此對於被視為「戰略物資」的油品市場採取著國有化的政策，將油品與氣體燃料之充分供應視為一種「國家自己責任」，由獨占的國營中油公司負起以穩定合理價格充分供應的責任。由於在當時油品市場之上中下游均係由中油公司與其他國營事業（如經營氣體燃料之退輔會）所獨占經營，所有交易行為均被單一法律主體的垂直整合予以內部化（internalized），故彼時對於油品市場而言，並無所謂聯合、結合或加盟連鎖的問題。

然而，自 1980 年代開始，在各種主客觀情勢的驅使下，世界各國油品市場普遍的面臨了重大的挑戰。首先是市場經濟的深化與全球化（globalization）趨勢；隨著東歐結束共黨統治，中國大陸施行改革開放政策、兩德統一以及蘇聯解體以降，市場經濟儼然成為世界潮流，沛然莫之能禦；同時間，以市場經濟為基礎的各種跨國界貿易組織，如過去的「關稅及貿易總協」（General Agreement on Trade and Tariff, GATT）以及爾後所改制成為之「世界貿易組織」（WTO）亦開始逐漸成形運作，特別是透過各種世界貿易協定的制定，逐漸統一了各內國法而成為全球性的貿易規範。這種全球化發展趨勢的特徵，在於以全球市場為出發點，消除國與國之間的貿易障礙，要求內國與外國廠商享有相同的對待，以促進世界性的自由競爭貿易[1]。為因應此一趨勢（或壓力），世界各國除進一步強化內國市場經濟體制外，經濟自由化的壓力亦無可避免。

另外，隨著國內動員戡亂時期的終止與戒嚴令的解除，石油產品的戰

[1] 關於經濟自由化與全球化的發展歷程與未來趨勢，參見行政院經建會擬定之「跨世紀國家建設記畫」，網址為：http://cepd.spring.org.tw/Mission/

略性質大幅降低，禁止私人經營的正當性大不如前。於是乎，各種開放市場導入競爭的自由化措施，如過去的貿易自由化、投資自由化，以及如金融、保險或晚近的油品、電信及電力等特定產業自由化政策，莫不是對外部自由化與內部回歸法制趨勢的呼應。

（二）油品自由化之發展

1.我國石油政策的演進

隨著國際的政治與經濟情勢的轉變，我國歷經了兩次石油危機，政府的石油政策也順應潮流而有所修改。在決定開放油品市場之參進限制之前，我國石油政策的演進約略可分為二個時期來討論：

（1）民國 19 年至 63 年

該階段政府多著重於供給面規劃，具體實現在「原油探採」，當時並沒沒有一個明確的石油政策或能源政策，一直到民國 57 年才有行政院核定「台灣地區能源發展原則」，該原則的基本精神大部分都強調如何充分供應廉價的工業所需能源，藉以帶動台灣地區的經濟發展。

（2）民國 64 年至 75 年

該階段政府則重視石油供給面與需求面並重。在石油危機發生後，油源的供應出現短缺，國內的經濟及民生受到嚴重的威脅，這樣的產痛經驗深植人心，於是政府將原先強調供給面的能源政策，逐漸轉變為考慮供給面與需求面兩方面平衡發展的政策。石油在 1970 年代兩次能源危機後，成為重要經濟及戰略物資，我國有關石油產業之探勘、開發、進出口、煉製、及銷售業務原由中國石油獨家經營，至 1990 年代後期，我國油品市場已具相當規模，油品及液化天然氣之供應量，已占總體能源需求量之 57.5%，中國石油公司營業額高達四千億元，惟近年我國經濟和社會結構轉變，國際石油市場及國內油品供需情勢亦有極大變化，在國內油品市場方面，台

塑公司已於民國 89 年 9 月進入油品市場參與競爭，另在國際油品市場隨著冷戰結束，全球化經濟之發展、油源的增加及公營事業民營化的風潮，石油及其產品又回復為全球性自由化之商品，因此為因應經濟國際化、自由化及民營化，我國石油事業積極朝向開放市場發展，由下游往上游漸進開放銷售業、煉製業及進出口業，開放石油競爭已是時勢所趨。

2. 國內油品供給狀況

依照經濟部能源委員會統計資料（如表 1），我國油品市場以汽油、柴油、燃料油、航空燃油及液化石油氣等五種產品為主，其中生產量最大的為燃料油，87 年國內燃料油生產量為 15,403 千公秉，其次則為柴油 7,079 千公秉、車用汽油 5,517 千公秉、航空燃油 1,736 千公秉、液化石油氣 1,608 千公秉，其中除柴油已能自給自足外，其他油品不足部份仍須進口。不過前述之情形將隨著油品自由化而有所改變，關於此點容詳述於後。另外就近五年來主要油品需求之平均成長率則以航空燃油 10.16%為最高，主要因近年來國內航空事業蓬勃發展，多家業者投入國內航線及國外航線之營運，使得航空燃油之需求大幅成長。成長率居次者則為車用汽油為 5.42%。

表 1　近年來國內主要油品生產、需求量表

	年度	車用汽油	柴油	燃料油	航空燃油	液化石油氣
	83	5,849	5,534	15,930	1,650	2,043
	84	6,684	5,554	18,111	1,900	2,011
	85	7,056	5,383	17,258	2,131	2,114
	86	6,814	4,950	18,299	2,145	2,138
	87	7,468	5,226	18,851	2,107	2,084
近五年平均成長率		5.42%	0.84%	4.87%	10.16%	1.35%
	83	3,791	4,891	11,288	1,259	841
	84	4,704	6,189	13,833	1,337	970
	85	5,240	6,461	14,788	1,513	1,026
	86	5,463	6,689	14,802	1,679	1,083
	87	5,517	7,079	15,403	1,736	1,068
近五年平均成長率		8.79%	6.42%	5.85%	5.76%	7.04%

資料來源：87 年能源經濟統計年報

表 2　近年來國內主要油品自給率

年度	車用汽油	柴油	燃料油	航空燃油	液化石油氣
82	63%	105%	79%	100%	39%
83	65%	88%	71%	76%	41%
84	70%	111%	76%	70%	48%
85	74%	120%	86%	71%	49%
86	80%	135%	81%	78%	51%
87	74%	135%	82%	82%	51%

資料來源：本研究整理

3. 油品市場自由化之歷程

在前揭經濟自由化、公營事業民營化以及數位科技的進步等主客觀情勢的發展下，傳統上油品市場之公營事業整合獨占的思考模式開始受到顛覆，油品市場事業的民營化、自由化等管制鬆綁措施（deregulation），遂成為世界各國普遍的發展趨勢，我國亦然；此觀諸民國 85 年第四次修正之能源政策[2]、同年 12 月所舉行的「國家發展會議」以及民國 87 年 5 月所舉行的「全國能源會議」所做成之加速油品事業自由化與民營化之結論可明。其中「全國能源會議」之結論建議，已經行政院於民國 87 年 6 月 11 日第 2585 次院會中決議通過為我國現階段能源政策行動方針[3]。在具體行動方面，為提供油品自由化後之管制基礎，石油管理法草案已經行政院會議審議通過，送立法院審議中，而中油公司亦計畫於民國 91 年 6 月移轉民營。在油品自由化過程中規劃三個重要時程，茲分別敘述如下：

（1）民國 76 年開放石油銷售業（加油站）

為配合政府推動經濟自由化政策，以及擴大民間業者參與投資設立加油站業務，經濟部遂於 76 年 6 月發布「加油站設置管理規則」，開放民間

[2] 參見經濟部能源委員會，能源政策白皮書，頁 113。
[3] 參見行政院院會 2585 次院會決議，網址為http://www.ey.gov.tw/meeting/meet2585.htm。

業者經營加油站業務，截至 88 年 9 月止，加油站總數為 1838 站，其中中油公司 579 站（占總加油站數 32%），台糖公司 36 站（占 2%），民營加油站 1223 站（占 66%），油品市場占有率隨民營加油站之大幅成長，以及中油公司設站土地不易取得情況下，中油公司之市場占有率呈逐年下降趨勢，在汽油市場方面，由 79 年之 69%，降至 88 年 7 月之 46%，柴油市場則由 79 年之 52%，降至 88 年 7 月之 34%，低於民營業者之占有率。

（2）民國 85 年開放石油煉製業

為促進石油煉製業之自由化，經濟部於民國 85 年 6 月修正發布「石油及石油產品輸入輸出生產銷售業務經營許可管理辦法」，許可設置石油或石油產品的生產業務，並可在國內銷售其產品，目前中油公司的高雄、大林、桃園三座煉油廠，每日可煉原油 77 萬桶，台塑六輕及六輕擴大計畫完成後每日可煉原油 45 萬桶，將分別於 88 年底及 89 年完成建廠。而台塑汽油產品在幾經順延後終於今年（民 89 年）九月正式上市。

（3）兩階段開放石油進出口業

自民國 88 年起，分兩階段開放石油進出口業，由於石油為民生、經濟發展之必需品，應適度維持國內自主之石油生產能力，為避免一般進出口廠商利用低成本、低風險、無進退障礙，從事不公平競爭，打擊國內煉油工業，早期石油進出口業之經營，以石油生產業為限。政府依據國家發展會議「經濟發展議題」結論，業已規劃油品進口自由化時程，第一階段已於 88 年 2 月開放燃料油、航空燃油及液化石油氣進口，並已如期實施，目前除中油公司外，李長榮化學工業公司及台塑石化公司均已正式取得液化石油氣輸入經營許可執照，從事液化石油氣之進口業務。

第二階段全面開放油品進口，除了晚近台塑石化公司於今年（89 年）八月九日正式取得石油或石油產品生產、輸入及輸出業務經營許可執照，並已於同年 9 月 15 日正式上市外；原規劃於 89 年 6 月底前全面開放進出

口市場，但現因石油管理法之立法進程落後，其中涉及關於進出口業者安全儲油義務之履行必須有法律依據之疑義，故恐將待該法公佈實施後方會開放。

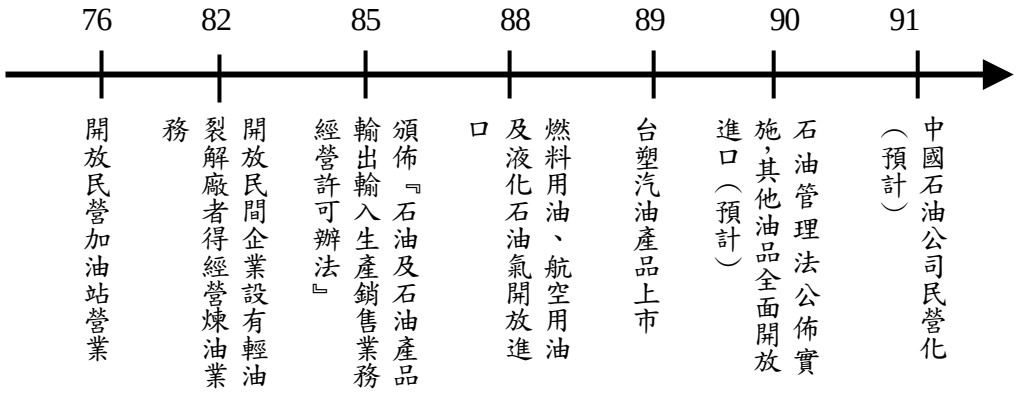

圖 1　石油自由化時程圖（資料來源：本研究整理）

（三）我國油品自由化之發展方向

在前揭經濟自由化之全球趨勢下，以競爭機制作為市場運作原則，提高資源利用效率，加速產業成長，以促進產業政策與競爭政策之調和，漸為開發先進國家常見之作法。我國為因應主、客觀經濟環境的改變，以及社會各界對於「提高油品效率供給」的期待，民國 83 年行政院更明示「競爭策略為主，產業政策為輔」的產業政策原則，以落實自由化之市場公平競爭機制，政府必須於油品市場自由化、國際化之過程中取消不必要之干預，並引入市場競爭機制等措施，促使我國油品市場得以健全發展，以下茲就我國油品自由化之方向略述如次：

1. 制定石油管理法草案：

台灣地區石油進口依存度高達 99%以上，為促進石油業之健全發展、維護油品市場之產銷秩序，確保石油之穩定供應、增進全民福祉，並發展國民經濟、兼顧環境保護，經濟部已擬具「石油管理法」草案，分為總則、煉製、輸出入、加油（氣）站管理、業務監督、石油基金、罰則、附則等

八章，條文共五十三條。該草案業經立法院經濟、法制委員會審議一讀通過，而二讀會之朝野協商業已進行有 18 次之多，其完成三讀之日應以可預期。倘經立法院完成三讀立法程序，將成為今後我國石油及石油製品政策措施及管理之依據。

觀諸石油管理法草案之主要立法精神有以下幾點：

（1）放市場參進限制，對於煉製、輸出入以及加油（氣）站各產業構面，均改採「原則許可，例外禁止」為原則之許可制，在符合法定資格下，均可進入市場（行政院版草案第五、第八及十六條），以期藉由市場進入限制之解除，引進競爭機制，落實自由化之精神。

（2）未來油品價格除特殊場合外（如油源不足或油價大幅波動），將依市場機制自行決定，廢止現行之油品計價公式（行政院版草案第二十條）。

（3）而未來石油煉製與進出口業者負有一定之安全儲油義務（行政院版草案第二十四至二十六條）。

2. 推動中油公司民營化：

依據經濟部規劃，中油公司將於 91 年完成民營化，由於市場競爭者出現，中油公司解除政策性任務，市場完全回歸於自由競爭機制運作。

3. 解除油品價格管制：

在過去對於油品價格之管制，主要係依據立法院核定行政院所頒之「油品計價公式」。此一公式先於民國 87 年 3 月經行政院核定改採「浮動油價」及「油、氣分離計價」之方式，並俟台塑公司進入市場後，將取消油價公式，恢復市場自由運作。對此，現行油品計價公式已於今年（民國 89 年）9 月台塑汽油進入市場前夕，於 9 月 14 日由經濟部能源會公告廢止。未來油品價格在平時將依市場機制自行決定（行政院版石油管理法草案第二十條）

二、研究主旨與範圍

自由化（liberalization）一詞，可分廣義與狹義二種意義；廣義的自由化泛指解除國家對於經濟活動的計畫與干預，由市場機制決定經濟活動之秩序；而狹義之自由化，則專指針對特定產業，解除如市場參進或價格管制等競爭上的障礙[4]。就本研究之探討範圍而言，「自由化」之概念應係指後者狹義之自由化概念。在此一意義下，油品市場的自由化亦代表著市場參進與價格管制的解除。在市場參進方面，除了已經進入油品市場之台塑石油公司外，尚有許多國際大型石油公司亦對進入我國油品市場表現出高度的興趣；而就價格管制面上，油品計價公式亦已廢止。

所謂競爭，依據公平法第四條規定，係指二以上事業在市場上以較有利之價格、數量、品質、服務或其他條件，爭取交易機會之行為。因此，競爭機制之前提，除了現有業者相互爭取交易機會外，更重要的是潛在競爭者進入市場的程度，否則縱使解除市場參進之限制，但實質上障礙仍存，競爭機制無法導入，便失去自由化之意義。由於過去我國油品市場長期為公營事業所獨占經營，因此在自由化的過程中，除了事業特別法（如石油管理法）之制定外，如何維護自由化後油品市場的公平競爭環境，遂成為競爭法上一個新興且重要的議題。

準此，本研究之研究主旨，在於由競爭法的角度出發，對油品市場自由化後幾個涉及維護市場競爭的重要議題進行探討。至於研究範圍部分，若吾人自油品市場的產銷流程觀察，自由化後主要的競爭法議題將出現於二個構面，一是供油業者在進口與煉製流程中可能發生的資源共享之問題，二是關於供油業者在油品銷售通路中因加盟連鎖的管理策略所可能發生的結合或聯合行為之問題；其中特別是前者資源共享之相關議題，對整

---

[4] 關於自由化與競爭之探討，參見Mark Armstrong, Simon Cowan & John Vickers, Regulation Reform—Ecomonic Analysis and British Experience, p.99~134.

體油品市場之市場結構與參進自由度尤有其重要性，因此將是本研究探討的重心。

最後，固然前揭二問題均屬油品自由化後競爭法上的重要問題，惟其屬性究有不同，為求建立一較為清晰的分析體系，故在章節安排上除本章外，本研究將二問題各自獨立分為兩部分進行探討，於此合先敘明。

三、油品市場特性分析

（一）油品煉製之流程

本研究旨在就競爭法的觀點，探討油品自由化後供油業者於進口、煉製、經營業務之資源共用、聯合行為與加盟連鎖之相關議題，故首先有必要針對油品產製過程與市場特質進行分析。相較於其他產品，石油是一種複雜的碳氫化合物，將原油經由一連串的煉製程序，可產生各種油料產品，即所謂的「聯產品」。圖 2 說明原油提煉後的產品及其比例與國內既有廠商之生產比例。

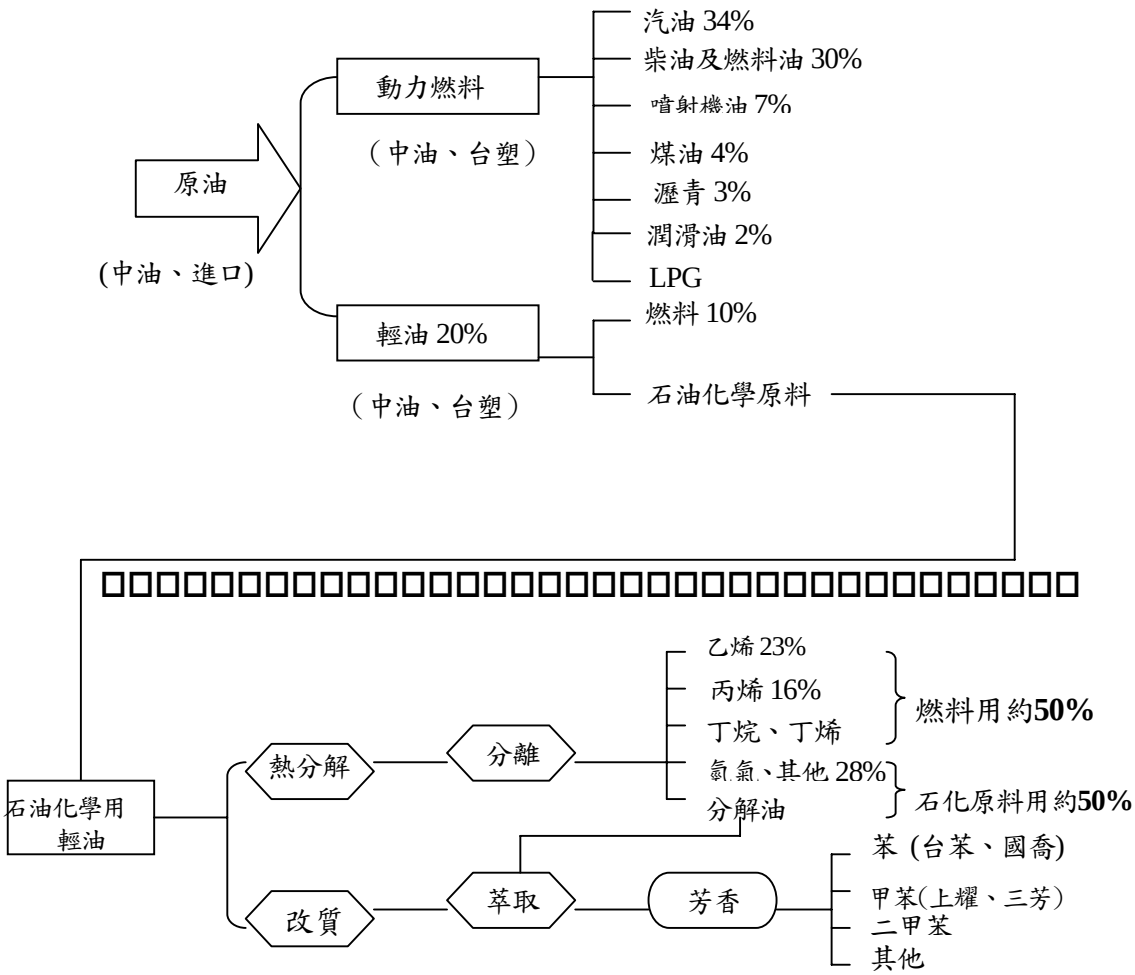

圖 2　自原油製造油品與石化原料之分配比例

（資料來源：經濟部能源委員會 / 本研究整理）

1. 石油產業之生產製程

（1）探勘與生產（Exploration and Production）

原油（crude oil）及天然氣（natural gas）合稱為石油（petroleum），不過石油一詞通常係指原油，及油藏中呈液態的較重的成分，而較輕呈氣態

的則稱為氣（gas）。原油為一種由地下開採而得之礦物性油料，其主要成分以碳氫化合物為主，同時含有微量之硫、氧、及氮等元素。原油的探勘與生產是屬於油品市場中的上游，由於原油的探勘需要非常龐大的資金投入，國際上多數的原油廠商都是採取互相聯合探勘開採，或者是藉由購併公司來增加原油的生產。

台灣由於地質破碎及油氣蘊藏量有限的限制下，需要大量進口原油(對外依賴度約為 99%)，才能供應全省的消耗量。目前國內只有中油公司設立探勘部（台灣油礦探勘總處）在台灣陸上進行油氣鑽探，並沒有太大的利潤。表 5 是台灣近年來的原油進口量統計。隨著能源政策的修改，台塑六輕石化部門的設立與量產，另外國際煉油大廠 EXXON 石油公司與匯橋倉儲公司簽署油庫使用合約等發展，預期我國未來原油的供應可能會由中油獨占市場轉為中油、台塑與進口商所寡佔的市場。

表 3　我國原油進口成長趨勢

單位：千公秉

年份	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
進口原油數量	28,693	27,653	33,534	36,510	36,336	38,514	40,454

資料來源：能源統計手冊，經濟部能源委員會，民國八十八年六月編印

（2）煉製（Refining）

原油經過煉製或處理，裂解分離可產生上游之石化基本原料，再藉著各種石油化學聚合、酯化等反應組合，可予以轉化為中游之中間性產品原料（如單體，低分子物和高分子物等），最終再提供下游加工廠商經過一次或多次加工而成為最終消費者使用之產品，整個煉製過程中相關的產業包含石化工業、塑膠工業及紡織工業，對民生經濟影響甚廣。在台灣擁有煉

油設備的公司有中國石油公司、台塑集團。中國石油公司現有桃園、高雄、及大林三處煉油廠；台塑集團擁有國內第一座民營煉油廠，位於雲林麥寮，現已正式量產，全數用來提供六輕裂解廠使用。

（3）銷售（Gasoline Marketing）

原油經過煉製分解後產生 8 成多的油品，分別為 LPG、汽油、煤油、柴油、燃料油、潤滑油和柏油。其中汽油、柴油及燃油佔油品提煉出比例約 64%。石油產品依據不同用途區分，共可分為下列的市場：

i 油品市場

- 汽油市場：汽車動力消費市場
- 柴油市場：動力機械及鍋爐柴油運輸車輛
- 航空燃油市場：航空動力用油
- 燃料油市場：鍋爐燃燒用油

ii 液化氣市場：工業及家庭燃燒用

iii 石化品市場：供塑膠、纖維、石化等中間原料

iv 溶劑油市場：供石油化學品原料及摻配調製用

v 潤滑油市場：動力機械潤滑及冷卻用油

（二）我國油品市場分析

1. 汽柴油將供過於求：

油品市場自由化後，打破中油公司獨占的局面，惟台塑石化公司之生產煉製流程與中油公司大不相同，中油公司重質油品比例較高，台塑石化公司則以輕質油品為主，目前中油公司之煉油產能為每日 77 萬桶，台塑石化公司的計畫煉油量則為每日 45 萬桶（民國 89 年底）。進一步分析，中油

汽油一年煉製量約 600 多萬公秉，約有 200 萬公秉到 250 萬公秉的數量是進口重組油在再摻配銷售；柴油方面，中油年產量為 630 萬公秉；燃料油年產量則達到 1600 萬公秉。在台塑油品之生產方面，其投資三套蒸餾設備，初期汽油年產量約 300 萬公秉，柴油約 250 萬公秉；第二期汽油年產量約 580 萬公秉，柴油約 480 萬公秉；第三期汽油年產量約 630 萬公秉，柴油約 830 萬公秉。

至於國內之需求量，根據中油統計，預估 2000 年汽油為 1050 萬公秉，柴油約 680 萬公秉，燃料油為 1500 萬公秉，因此台塑量產後，在汽油方面，供過於求的情況還不算嚴重，而柴油一年將多出 700 萬多公秉的數量，市場將會嚴重供過於求。另外，中油因為燃料油生產比台塑高出很多，因此中油燃料油會較台塑有更大的外銷壓力。預估未來四年，倘若供給依產能生產，汽油消費年增率以 3.4%估算，則每年將超額供給達 300 萬公秉，柴油消費年增率以 1.4%估算，每年將超額供給達 900 萬公秉，若再加上油品全面開放進口以及未來油品消費呈現衰退趨勢（參見表 4），國內油品市場勢將出現供過於求的現象，石油煉製業者必須尋求向海外拓展市場。歸納以上分析如表 5。

表 4　未來我國最終能源需求預測

單位：百萬公秉油當量

能源別 / 西元	電力	煤	油	氣	熱	新及再生能源	最終能源需求
1995	28.8 (43%)	6.0 (9%)	**27.5 (41%)**	2.7 (4%)	1.3 (2%)	0.3 (0.4%)	67 (100%)
2000	37.0 (46%)	6.5 (8%)	**29.0 (36%)**	4.8 (6%)	2.4 (3%)	0.4 (0.4%)	81 (100%)
2010	56.1 (48%)	10.5 (9%)	**39.7 (34%)**	7.0 (6%)	2.3 (2%)	0.74 (0.4%)	117 (100%)

資料來源：經濟部能源會 87 年度年報

表 5　油品市場供需狀況表

單位：千公秉

主要產品/年度		86	87	88	89	90	91
汽油	需求量	8905	9478	10097	10749	11420	12097
	供給量	5934	5934	8026	13087	14351	14351
	不足量	2971	3544	2071	-2388	-2931	-2254
柴油	需求量	6466	6344	6592	6902	7228	7558
	供給量	6373	6373	8293	13645	14035	14035
	不足量	93	-29	-1701	-6743	-6807	-6477
航空燃油	需求量	2390	2621	2810	3136	3421	3710
	供給量	1695	1805	2710	3860	3860	3860
	不足量	695	816	100	-724	-439	-150

（資料來源：中油公司）

2. 回歸公平競爭秩序

過去我國油品市場長期為國營事業所獨占經營，因此在落實自由化之過程中，除了開放石油管理法之制定外，對於回歸市場機制之油品市場尚有賴公平交易法之規範，建立公平的市場競爭機制。

3.建立油價之公平競爭機制

油品自由化的最大意義在透過競爭機制提升煉油業者之經營效率，降低生產成本，並使市場機能充分發揮，合理反映油品價格，以提升民生福祉。在開放油品市場後，國內部分油品將生產過剩，油品價格戰勢將立即展開，如國際油價未劇烈高漲，國內油價應有降價空間。然而基於若干歷史因素，未來油品價格之競爭機制之建立，尚有需要關注之處。

誠如前述，油品屬於一種典型的聯產品，在裂解過程中分別產生分屬不同市場之產品，由於個別產品之成本歸屬不易，較難以區別個別產品(如

汽油與柴油、燃料油）之間其確切之成本分攤，故對於煉製業者而言，往往採用所謂「市場價格分攤法」之方式，將市場售價與購油（原油）成本間之價差，依據其經營政策回溯分攤由各項產品。在如此的定價模式下，遂產生以下獨特之特質。

我國油品市場在自由化前之價格政策，主要係由獨占之公營中油公司行政院核定之「油品計價公式」為依據，而該公式則係以「成本加成」（cost-plus）為計算基礎。特別是在成本之計算基礎上，中油公司除有政策任務負擔外（如一鄉一站政策），為配合對於石化原料比照國際價格低價補貼之「產業秩序」以及低價供應台電公司發電所需之燃油等政策，導致採取「高價汽油、低價燃油」之具濃厚補貼性質的政策外，尚有法定繳庫盈餘配比之任務，同時對於石油聯產品之生產比例亦配合國家政策，重燃料油輕汽油，民營業者則依據市場需求而反之，其價格之制訂自然需要審酌多重非市場因素。固然自由化後前揭公式已經廢止（89.09.14），但台塑及其他油品廠商之價格政策在初期可預期會跟隨市場領導者；在其成本計算與產值等基礎與中油公司大異其趣的情形下，其價格政策值得注意。不過在中油公司解除政策任務之前，恐不易有所突破。

4. 油品儲運與代運代儲業務之競爭與興起：

在石油管理法草案對於 60 天至 90 天且最低不得低於 5 萬公秉安全庫存量之規定下（草案第二十三條），油品代儲及代運業務將成為一種新興之業務。對此，匯僑公司已於台中港區興建油品儲槽中心，而士新化學儲運公司亦有計畫在高雄港籌建油品儲槽。

第一部份　競爭法與供油業者之資源共享

第二章　競爭法上關鍵設施原則之發展

一、概說

誠如前述，由於我國油品產業過去長期以來係屬公營獨佔的架構，在面對自由化開放市場與競爭之限制下，單純開放市場之參進限制並不足以完全將油品市場導向競爭。其中較為核心之議題，在於如輸油管線、儲油槽等若干涉及市場參進之關鍵性資源是否將造成新進業者進入市場之障礙。其中較有爭議者有輸油管線、碼頭邊儲槽等設施之資源共用。以輸油管線為例，由於網路產業屬於典型的公用事業，具有使用公物之法律效果（石油管理法修正草案第三十條第一項參照);對此使用社會資源之管線是否應定性為公共運輸者(common carrier)，開放業者共用以提高使用效率，亦有爭議。

對於此一問題，公平會即曾在石油管理法草擬過程中提出增列「強制代輸」規定於該草案中之建議，其內容為:「設有輸油管線或儲槽設施，經其他石油業者之付費請求代輸、代儲者，應公平使用該等設施，非有正當理由不得拒絕或差別待遇。」。觀諸其立法理由為：

（一）　設置油管儲槽之港口極少，現有港口中可供新建輸油管線、儲槽之土地亦十分有限，故油管儲槽問題已成為進口油品之參進障礙。

（二）　未來中油及台塑如全量生產，勢必將出口部分產品，屆時港邊油管將更忙碌，儲槽則將多餘。如未事先防範，可能業者將拒絕其他業者付費使用之要求，影響市場公平性。

（三）　油管儲槽之興建場涉及供私用土地之使用權，既以規定可使用他人土地，仍具公用性質，其使用權益應具公益而開放。

（四） 基於環保安全因素，不應鼓勵興建油管儲槽，甚至可能限制之，屆時如現有設備無法公用，即與市場競爭不合。

（五） 立法並不影響業者之正常交易行為，但對市場競爭及能源主管機關對於環境及能源使用上有正面宣示用意。進口石油產品可對於減少二氧化碳、維持油品供應、國內煉製業產能利用率等相衝突之能源政策目標，提供彈性調整之功能。此項機制能否發揮應視進口油品能否順利進口並存活而定。

（六） 儲油設備與輸油設備性質相同，應同時考量。

（七） 未來可能有非獨佔性之事業掌握油管儲槽之問題，倘法律明文規定，在個案處理上更有依據，各國關於代輸之規定均規定於專業法中，而非規定於競爭法中。公平會乃事後個案處理，非全盤性整體規定，如立法明文規定，公平會將更方便迅速處理。

然而此一立法建議最後在現行草案中並未被納入，而改為「依法設有石油管線之石油煉製業者或輸入業者，得應其他業者請求代輸石油」之所謂「任意代輸」的規定[5]；其中經濟部所持之主要理由在於油管並非輸送油品之唯一方式，且為業者自行興建，不宜採強制代輸之立法規範。至此，對於輸油管線或儲油槽等設施到底應否開放共用，其開放與否是否會造成油品市場競爭上的障礙等議題，既然事業特別法並無規範，故對於此一問題必須回歸競爭法尋找其可能的規範。其中，比較法上晚近所發展出之「關鍵設施原則」（The Essential Facilities Doctrine, EFD）（或稱「瓶頸獨占理論」，bottleneck monopoly theory）加以解決。

二、關鍵設施原則之發展與意義

在各國學界及實務界對於「關鍵設施原則」的討論中，大多數都認為

[5] 石油管理法草案第二十條第三項參照。

此一原則的緣起主要來自於美國若干反托拉斯法之法院判決，但是學界對於關鍵設施原則的先驅案例仍有許多爭議，甚至美國聯邦最高法院亦不曾直接承認此一原則[6]。雖然有上述爭論，但是不論在學理或實務上，關鍵設施原則均被用於界定「被視為關鍵設施的所有人或控制者，在何種情形下，有義務以合理價格提供他人使用」[7]。申言之，在可能屬於關鍵設施的個案中，該設施往往在合理的狀況下無法有效複製，而其所有人或是具控制權者多屬獨占或接近獨占之事業。當該事業在欠缺有效的技術或商業上的理由的情況下，拒絕供其競爭對手使用該設施時，便有違反競爭法之危險，成為本原則適用的可能對象[8]。

又由歐盟之先例分析，則關鍵設施原則多適用於包含兩個互為上下游的產品市場之場合，而關鍵設施所有人往往參與上下游市場，而下游競爭者（或是潛在競爭者）欲向前者購買原料或使用其設施作為生產原料或輸送媒介卻遭到拒絕。關鍵設施原則的內容即在界定上述生產情形下上游廠商在何種情況下有提供生產原料（a duty to supply）或設施之義務[9]。

在一般競爭法之架構下，競爭對手間之合作與共用在多數場合至少是不被鼓勵的。因此涉及課予居於支配地位之事業交易義務的「關鍵設施原則」主要係由防止獨占事業之濫用市場地位此一競爭法的核心精神中所發展出的概念。

在比較法的分析上，固然「關鍵設施原則」可能發生於任何市場中，不過特別是歐盟競爭法上之「關鍵設施原則」，其往往較為常見的場合卻是在該關鍵設施傳統上受到國家之價格或進入限制等經濟管制，或是屬於公營獨占事業的掌控下，隨著自由化開放市場，在新進業者的要求下所發生

---

[6] OECD, The Essential Facilities Concept, OECD General Distribution (96) 113, p.87

[7] 張長樹，樞紐設施原則之研究，政治大學法研所博士論文，民 89 年，頁 21。.

[8] Allen Kezsbom & Alan V. Goldman, No Shortcut to Antitrust Analysis: The Twisted Journey of the "Essential Facilities" Doctrine, *Columbia Business Law Review* Vol. 1996 No.1: 1, p. 6.

[9] John Temple Lang, Defining legitimate Competition: Company's Duty to Supply to Competitors and Access to Essential Facilities, *Fordham International Law Journal*, Vol. 18, p. 441.

之案例[10]。由於此種關鍵設施（如輸電網路）當初會受到經濟管制或是採取國有化政策，多有其欲達成的政策目標（如避免自然獨占，發揮規模經濟之效等），因此在市場自由化後對「關鍵設施原則」之態度與初始管制目標之間的平衡，往往成為重要政策上的抉擇，更涉及特定產業自由化與解除管制時後市場結構重整（structure reform）的取向。

三、比較法上之見解

（一）美國

1. *United States v. Terminal Railroad Association of St. Louis*

學者分析美國聯邦最高法院之判決隱含著（implicitly）適用「關鍵設施原則」的判決，可以回溯自*United States v. Terminal Railroad Association of St. Louis* 一案[11]。St. Louis都會區是美國各地鐵路網的重要匯集地，然由於地形之故，州際鐵路往往必須在抵達河岸之前設立終點站，再利用St. Louis Bridge與Merchants' Bridge二座橋樑以及Wiggins Ferry渡船過河。傳統上前述之橋樑與渡輪與兩岸的轉接車站（terminal）均由不同的鐵路公司所有，故在該地區形成三項鐵路跨河設施相互競爭的狀況[12]。然而，由使用St.Louis Bridge之鐵路公司、轉接車站公司與St.Louis Bridge公司聯合成立Terminal Railroad Association of St．Louis公司（TR）後，隨之成功併購另一橋樑與渡輪公司。至此，各種渡河設施實際上均為TR所掌控[13]。

最高法院在本案之判決中認為，TR實際上並非獨立於其出資人以外的事業，同時由若干文件顯示TR當初成立之目的即在於掌控跨河設施。再者，參與TR投資之鐵路公司掌控全美三分之一的鐵路長度[14]。最高法院認

---

[10] John Temple Lang, 同上註。
[11] United States v. Terminal Railroad Association of St. Louis, 224U.S. 383 (1912)
[12] David Reiffen & Andrew N. Kleit, Terminal Railroad Revisited: Foreclosure of and Essential Facility or Simple Horizontal Monopoly?, 33 *Journal of Law & Economics* 419, p. 467.
[13] David Reiffen & Andrew N. Kleit, 同上註，p. 471.
[14] *Id*. At 386-90.

為，未參與投資TR之其他公司受制於地理因素，必須使用TR的跨河設施。固然，基於當地特殊的地形因素，法院接受TR之投資人基於「避免重複浪費」、「共同分擔設置成本」等理由將跨河設施整合為單一系統，但法院亦認為除非該跨河設施的經營與使用對所有使用者均能秉持公平（impartial）的態度，否則在該地區特殊的地理因素下，本案中被告對其他使用者使用跨河設施時之「價格歧視與剝削」（discriminatory and extortionate）顯然損害其他使用人與州際貿易，進而認定本案中TR及投資之 14 家鐵路公司之行為違反休曼法第一條（section 1 of Sherman Act）之以結合或共謀限制州際貿易行為[15]。

基於此一認定，聯邦最高法院在判決中要求 TR 及與其 14 家股東於 90 日內提出重組計畫，允許現在與未來的其他鐵路公司以公平合理的條款加入 TR 參與經營，或得以公平合理的價格與條件使用 TR 之跨河設施，取消對短程運輸具有歧視的訂價等，進而使 TR 真正成為所有欲使用該設施者的善良管理人（bona fide agent and servant of every railroad line which shall use its facilities）。

2. *Otter Tail Power Co. v. U.S.*

另一個聯邦最高法院關於適用「關鍵設施原則」之案件，則屬*Otter Tail Power Co. v. U.S.*一案；下級法院甚至將本案引為「單一事業適用關鍵設施原則」之基礎先例[16]。在本案中，Otter Tail 電力公司係一跨州營業之「受管制公用電力公司」（regulated public electricity power utility），亦即是其一方面經營跨州性的電力躉售（wholesale）與電力代輸（wheeling）市場，同時亦在各州不同地區之零售（retail）電力市場中與其他事業競爭[17]。本案發生於若干過去由該公司擁有「零售特許」（retail franchise）之鄉鎮在

[15] *Id.*
[16] Alaska Airlines, Inc. v. United Airlines, Inc. 948F2d 536, 543(9th Cir. 1991)
[17] Otter Tail Power Co. v. U.S., 410 U.S. 336(1973)

Otter Tail 電力公司特許權到期後，不再繼續使用該公司之電力，而以其本身新成立之公營配電系統取代之。由於鄉鎮營配電公司並無發電設備，故當其向其他電力公司（包括本案被告Otter Tail 電力公司）以批發之方式購電時，Otter Tail 電力公司不但拒絕躉售，並且亦拒絕以其電網代輸公營配電系統向其他電力公司批發而來的電力[18]。

聯邦最高法院在本案中認為，Otter Tail電力公司之所以拒絕躉售與代輸，係基於意圖迫使公營配電系統無法取得足夠的電能，進而在其在躉售市場具有獨占地位之市場中達到妨礙競爭、取得競爭優勢甚至消滅競爭的效果。亦即是，法院認為Otter Tail電力公司意圖濫用其在電力躉售市場中的獨佔地位來取得電力零售市場中的競爭優勢，同時亦意圖維持其在躉售市場中的獨佔地位，進而違反休曼法第二條關於意圖獨占與獨占之規定[19]。基於此認定，聯邦最高法院下令Otter Tail電力公司應在不損及其基於聯邦電力法（Federal Power Act）所要求之供電義務的前提下，躉售電力及開放輸電網路供他人代輸[20]。

3. *MCI Communications v. AT&T Co.*

除了前述聯邦最高法院之先例外，在美國法制上近年來最常被引用作為「關鍵設施原則」之先例者，則係由聯邦第七巡迴上訴法院於 1983 年在*MCI Communications v. AT&T Co.*一案所做出之判決[21]。

在 1969 年以前，美國境內之長途電話系統係由AT&T公司所獨占經營，而市區電話系統（local lines）則由AT&T公司所屬之二十三家地區電信公司「貝爾系統」（bell system）所獨占。隨後MCI電信公司於 1969 年取得經營「點對點專線」（point-to –point private lines or “tie

[18] *Id.* at 368-369.
[19] *Id.* at 377.
[20] *Id.* at 381
[21] MCI Communications Corp. v. AT&T, 708 F.2d 1081 (7th Cir.), cert. Denied, 464 U.S. 891(1983).

lines”）、「共同控制交換協定」（common control switching arrangement, ccsa）與「遠端交換線路」（foreign exchange lines, fx）等電信服務。惟此三種電信服務均需經由與發話者所在區域之市話交換網路（local switching network）建立連結迴路。本案之爭端事實在於AT&T公司所屬之市話貝爾系統拒絕對MCI電信公司所經營之ccsa與fx二種業務提供連線，導致MCI無法提供服務[22]。

聯邦第七巡迴上訴法院在判決中認為，對於諸如本案涉及獨占事業拒絕交易之案件，正是「關鍵設施原則」所應適用之場合。當控有關鍵（或是瓶頸）設施之獨占事業拒絕交易時，其可能的違法性在於其得以藉此將其獨占力量由某個生產階段或某一市場擴張到另一階段或市場中。於是，反拖拉斯法便對此一事業課以在無歧視的條件下開放供他人使用的義務[23]。法院更進一步說明，判斷「關鍵設施原則」的四個要件案分別為：

（1） 某獨占事業具有關鍵設施之控制權

（2） 競爭者實際上不能或無法合理地另行建置該設施

（3） 拒絕競爭者使用該設施之事實

（4） 具備提供該設施之可行性（feasibility）

（二）歐盟

對歐盟而言，「關鍵設施原則」係由歐盟條約第八十六條（Article 86 of the Treaty Establishing the European Community）禁止濫用獨佔地位條款所衍生出尚屬一個發展中的概念[24]。一般而言，歐盟最早涉及本原則之先例，學

---

[22] *Id.* at 1094
[23] *Id.* at 1132
[24] 歐盟條約在經過 1997 年阿姆斯特丹條約 (Treaty of Amsterdam, 2 October 1997) 修正後，原本第八十六條已修正爲第八十二條。

者多引述歐洲法院之*Commercial Solvents v. Commission,* 及*Untied Brand v. Commission*二案作為基礎。

1. *Commercial Solvents v. Commission*[25]

本案之被告Commercial Solvents係一種名為amiobutanal之上游化學原料之獨家生產者，而原告 Zoja 公司則係利用該原料生產名為 ethambutol 用於治療肺結核藥劑之下游藥廠。Commercial Solvents 原本有意併購 Zoja 公司而告失敗後，決定自行生產 ethambutol，同時拒絕繼續供應該化學原料予 Zoja 公司，因而引發 Zoja 公司向歐盟執委會請求救濟。遂後執委會做出 Commercial Solvents 應繼續供給之指令後，Commercial Solvents 不服，並向歐盟法院提出司法救濟。

在本案中，歐盟執委會在抗辯理由提出依據歐盟條約第八十六條（現第八十二條），當下列情形存在時，Commercial Solvents 便有繼續供應之義務：

（1） 當具有支配力之廠商係一獨占事業；

（2） 其拒絕供給對於該原料的主要需求者造成極大影響；

（3） 拒絕供給欠缺客觀上之理由；以及

（4） 拒絕供給對於歐盟之競爭環境造成嚴重影響[26]。

歐洲法院顯然的接受了執委會之抗辯。在判決理由中，法院認為對於生產特定原料具有支配力的廠商，當拒絕繼續供給該原料予其下遊客戶（或是競爭者）之行為將導致產生消滅競爭的危險時，不能以其決定自行生產下游產品作為理由而拒絕交易，否則即屬違反歐盟條約第八十六條（現第

[25] Istituto Chemioterapico Italiano SpA and Commercial Solvents Corp. v. Commission, 6-7/73, (1974) ECR 223
[26] *Id*. at 235

八十二條）有關濫用市場地位之規定[27]。在本案中Commercial Solvents不但符合上述條件，且在有足夠的剩餘產量（包括供其自身使用）的情形下，拒絕供給原料予其在下游市場中的競爭者，便屬歐盟條約第八十六條（現第八十二條）所禁止之行為，因此法院判決維持執委會之指令，Commercial Solvents應繼續供應原料[28]。

2. *Untied Brands v. Commission*[29]

在本案中，原告 Untied Brands 公司係一進口美洲香蕉並自創品牌行銷之事業。當其知悉其在丹麥之經銷商 Olesen 參與了其競爭品牌的促銷活動後，便拒絕繼續供應 Olesen 該品牌之香蕉。歐盟法院在判決中認為 Untied Brands 確實違反歐盟條約第八十六條（現第八十二條），並認定執委會之命令應予以維持。法院在判決中說明：

> 當特定事業因設立品牌來行銷（marketing）某種產品，進一步基於該品牌之良好商譽而獲利，且具有在行銷該品牌上的支配地位時，不得拒絕供應遵守商業常規之長期客戶的未超出一般商業習慣之訂單。該具支配地位之事業在面對威脅時當然享有採取其認爲合理適當的措施來維護其商業利益之權利。但當此一措施之實際目的係爲鞏固並濫用其支配地位時，便有違法的可能。再者，該反制措施是否合理適當，必須與其競爭對手之經濟力量合比例[30]。

對於本案，法院認為Untied Brands公司在明知其對手之經濟力量的情形下，仍然採取斷絕供應作為制裁的手段，已經超出合理與合比例的範圍，其目的應在於嚇阻其經銷商支援競爭對手的廣告宣傳活動，嚴重影響歐盟香蕉市場之競爭，甚至有導致僅有依附於該支配事業之經銷商方能存活的結果，故判決其應恢復供給[31]。

---

[27] *Id*. at 250-51.
[28] *Id*.
[29] Untied Brand v. Commission, 27/76, (1978) ECR 207
[30] *Id*. at 292.
[31] *Id* at 293.

3.歐盟執委會之見解

就歐盟執委會之見解方面，歐盟執委會曾經在1988年*London European（LE） v. Sabena*[32]一案中，間接的引用「關鍵設施原則」作為判斷依據。在本案中，比利時航空公司（Sabena）擁有比利時境內最大之電腦訂位系統Saphir，且系爭航線（Brussels- Luton）47%之訂位均透過Saphir系統完成。但因其系爭航線之競爭對手英國LE航空公司之票價較低，故Sabena對於LE公司之顧客使用該系統訂位時，不但收取不合理之費用，隨後更拒絕其登陸使用Saphir系統訂位。歐盟執委會認定其行為係為逼迫LE公司提高票價所採取之濫用市場支配地位之行為[33]。

不過歐盟執委會晚近直接適用「關鍵設施原則」之案例，則為發生於1992與1993年二個因英國Holyhead 港（Holyhead Harbor）使用爭議所做成的中間決定（Interim measures）：*B&I Line v. Sealink* 以及 *Sea Containers v. Sealink*，以及1994年之 *Port of Rødby Case*。

（1）*B & I Line v. Sealink*[34]

在B＆I一案中，*Sealink*係英國Holyhead 港之擁有者與港務管理者，同時亦經營使用該港之渡輪事業；而B＆I公司則屬同一渡輪業務之唯一競爭者。本案事實發生於B＆I公司之碼頭位於Holyhead 港之出口處，由於該港出口十分狹窄，導致每當*Sealink*公司之渡輪進出港口時，B＆I公司便因浪頭過高而被迫必須收起連結岸邊之斜橋設施（ramp），導致上下客貨之活動必須中斷。其後*Sealink*公司更進一步變更其航班，使得對B＆I之干擾更加頻繁[35]。B＆I公司在要求改變航班被拒後，便向歐盟執委會提出救濟。

---

[32] 88/589/EEC: Commission Decision of 4 November 1988 relating to a proceeding under Article 86 of the EEC Treaty (IV/32.318, London European - Sabena) 。
[33] *Id*. at 47-48.
[34] B & I Line plc v. Sealink Hours Ltd. and Sealink Stena Ltd., [1992] 5 C.M.L.R. 255.
[35] *Id*. at 259-60.

在該案件之中間決定中，歐盟執委會對於「關鍵設施原則」具體的提出了以下之定義：

> 擁有或控制如基礎設施等關鍵設施之事業在市場中具支配地位，又在另一需使用該設施之市場中同時經營與其他競爭者相互競爭之營業項目，且競爭者無法不使用該關鍵設施時，若前述之具支配市場地位事業拒絕對競爭者提供使用關鍵設施，或僅給予較自己使用時爲差的使用條件，導致競爭者在競爭上的劣勢，或其拒絕之目的在於將其市場地位擴張至另一市場時，該事業之行爲即構成歐盟條約第八十六條（現第八十二條）濫用市場地位之規定[36]。

在本項決定中，歐盟執委會不但在註解中明示本決定係延續前揭Commercial Solvents一案開始所豎立的法院先例之精神，同時更是首次使用了「關鍵設施」（essential facility）的字眼；並且執委會亦強調，在前述要件的支配下，若另一市場之競爭者（渡輪市場）已遭受競爭上的不利益或是其原有之不利益更進一步惡化，則縱使關鍵設施之所有者調整服務內容（班表）之原始動機係基於提高效率等理由，仍然必須遵守前項之要求[37]。

（2）*Sea Containers v. Sealink*[38]

另一個涉及holyhead港之案件發生於 1993 年。本案起因於另一個渡輪公司Sea Container（SC）欲以快速渡輪加入行駛由holyhead港（威爾斯）至愛爾蘭都柏林之間之渡輪服務。惟經多次磋商Sealink公司均以泊席不足拖延（前述之B＆I公司已使用二個泊席）。隨後SC公司提出了尤其自費興建臨時泊席之要求，又被Sealink公司以與港埠建設計畫不符而拒絕。其後SC公司在自行調查泊席使用狀況後，提出一份可行的共用泊席之班表，卻又被Sealink更改，使得若SC公司依照更改後之holyhead港泊席使用班表，則

---

[36] *Id*. at 255-66.
[37] *Id*.
[38] 94/19/EC: Commission Decision of 21 December 1993 relating to a proceeding pursuant to Article 86 of the EC Treaty (IV/34.689 - Sea Containers v. Stena Sealink - Interim measures, OJL 15/8, 1993)。

其在都柏林必須在深夜發船才能依照規定時間到達並停泊holyhead港，使得SC公司幾乎無法營運。於是SC公司便尋求歐盟執委會之救濟[39]。

執委會在考量holyhead港除了B＆I與Sealink之渡輪服務外仍有再增加一個競爭者的空間，且不會造成現有業者之不便，以及由holyhead港出發至都柏林之航線屬於英國與愛爾蘭之間最重要之航線(約佔 50％至 60％之海運量）等二項客觀條件後，認為Sealink之行為違反歐盟條約第八十六條（現第八十二條）[40]。決定中再次重申*B & I Line v. Sealink*一案中所提出的見解，認為Sealink之行為係在已無客觀理由下拒絕對競爭者提供使用關鍵設施，導致競爭者在競爭上的劣勢，故已構成歐盟條約第八十六條（現第八十二條）之規定屬於濫用市場地位之行為。值得注意的是，歐盟執委會更進一步強調，除了*B & I Line v. Sealink*一案之原則應一體適用於新進業者之場合外，在此類之場合更應將市場支配者之行為對促進該市場未來競爭增長的影響納入考量[41]。

（3）*Port of Rødby Case*[42]

*Port of Rødby Case*亦為一涉及港埠設施之平等使用之案件。執委會經調查後發現，系爭港口，亦即丹麥所屬之*Rødby*港，係德國與丹麥東部之間最主要海運航線之出入港，來往二國之間之貨車海運約有 88％係利用該港進出且受限於運輸重量，其他陸運或空運均無法有效替代此一海運航線[43]。又R*ødby*港之港務管理係由丹麥國營之丹麥鐵路（DSB）公司負責營運，同時DSB公司亦同時與德意志聯邦鐵路（Deutsch Bundesbahn, DB）共同聯營德國與丹麥間之渡輪業務。本案發生於另一家渡輪公司Europort A/S公司有意加入經營該航線之渡輪經營，並且於 1990 年 5 月向丹麥交通部提出在

[39] *Id*. at 13-16.
[40] *Id*. at 18.
[41] *Id*. at 17.
[42] 94/119/EC: Commission Decision of 21 December 1993 concerning a refusal to grant access to the facilities of the port of Rødby (Denmark)。
[43] *Id*. at 52.

系爭港口附近新建港埠之提議遭拒後，又於同年 8 月提出使用系爭港埠之要求，亦遭交通部拒絕。對於前者，丹麥交通部認為現有之渡輪並無不足的情形，故無須新建港埠；後者之理由則是共用將造成現有業者擴展業務之妨礙[44]。

歐盟執委會在本案中認為，依據歐盟條約第九十條（現修正為第八十六條）規定，會員國對於任何公營事業或是授予排他性特權之事業，不得進一步採取或是維持任何違反本條約，特別是關於競爭規範（第八十一至八十九條）之行為。而丹麥交通部之行為在系爭港口仍然能夠接受新的市場參與者之容量（因 DSB 仍有增加班次之事實），且 Europort A/S 願意負擔任何港埠設施調整之費用的情形下，卻拒絕 Europort A/S 使用該港，除依據前述 *B &I Line v. Sealin*k 一案所豎立之原則，屬於擴張或維持 DSB 之市場支配地位之行為而違反歐盟條約第八十六條（現第八十二條）外，亦有違前揭第九十條（現第八十六條）之要求。

4.小結

歸納以上歐盟法院與執委會之先例，則除了在*United Brands*一案中之支配事業與被拒決供給之下游廠商並非同一市場之競爭對手，故實際上其拒絕供給係為維持未來獨家供給之目的外，其餘之先例多涉及擁有或控制關鍵資源支配廠商與其下游「需求者 / 競爭者」之關係。學者歸納前揭之見解，認為在歐盟競爭法下判斷是否適用「關鍵設施原則」時，必須先考慮以下三個要件[45]：

（1） 需求者是否有自他處取得所系爭產品或服務的可能

（2） 在下游市場中是否還有其他競爭廠商

（3） 系爭產品或服務對需求者事業經營的重要程度

---

[44] *Id*. at 54-55.
[45] John Temple Lang，前揭文，頁 476 以下。.

除此之外，在歐盟競爭法下，若是拒絕交易之結果將造成原本就為數不多的競爭者被逐出市場的可能性時，除非拒絕交易之具支配地位事業具備非常堅強的客觀理由，否則並不易通過競爭法之檢驗。其中所謂關鍵「設施」可能係原料、服務或是實體供使用之設施。歸納以上，可能發生有關關鍵設施的爭議，包含以下之各種「具支配地位之上游事業----下游需求者 / 競爭者」關係[46]：

（1） 汽車渡輪事業同時亦經營港口供其他渡輪公司使用

（2） 提供各自分離但相關之服務之事業

（3） 運輸貨品也提供其他事業運輸服務的鐵路公司

（4） 控制支票清算設施的銀行

（5） 擁有或控制提供旅行社及消費者獲得航班資訊及訂位服務之電腦訂位系統的航空公司

（6） 兼營機場管理之航空公司

（7） 提供第一類（無線）與第二類（有線）電信服務的電話事業

（8） 擁有輸電網路、配電線與天然氣輸氣管之事業

（9） 專門代表表演智慧財產權之所有人向使用者收取權利金之公會或組織

（三）澳洲

1.概說

就在其他各國之「關鍵設施原則」尚屬一種法院適用法律時之原則時，澳洲則於 1995 年更進一步的將此一原則予以法典化。依據 1995 年公

[46] 同前註，頁 477。.

佈實施之聯邦法律「競爭政策革新法」(the Competition Policy Reform Act 1995)的規定，澳洲於同年修正了 1974 年Trade Practices Act，並於該法第三部份A節中(Part IIIA)增列了所謂「國家接續制度」(the National Access Regime, NAR)。在「競爭政策革新法」中，明白的表示了開放在聯邦政府之管轄權範圍內，某些重要設施供第三人接續(Third Party Access, TPA)對於澳洲的競爭政策而言是極為重要的，因此有必要針對如輸電網路、主要天然氣管以及其他重要交通基礎設施透過法律，建立一套公平接續制度[47]。

2.國家接續制度之運作

依據 1995 年「競爭政策革新法」之規定置於(insert)1974 年 Trade Practices Act Part IIIA 之規定，NAR 分為二種方式，一是「強制宣告程序」(Compulsory Declaration Process)，另一種則是由設施控制者主動提交接續計畫之程序(主動程序；Voluntary Process)。前者之宣告實質上意味者第三人取得與設施所有者或控制者關於接續使用的「談判權」(a right to negotiate)，若雙方當事人不能達成協議時，則尚有強制仲裁為續行程序。

至於後者之「主動程序」，設施所有者或控制者可列舉出其願意提供第三者接續使用的項目和條件，並告知「澳洲競爭暨消費者委員會」(the Australian Competition and Consumer Commission, ACCC)[48]。關於此二種制度之運作方式茲簡述如後。

3. 強制宣告程序[49]

在「強制宣告程序」中，任何人(包含主管部會之部長)均可向「國家競爭委員會」(National Competition Council, NCC)提出申請將某特定設

---

[47] OECD, The Essential Facilities Concept, OECD General Distribution (96) 113, p.37.

[48] ACCC成立於 1995 年 11 月 6 日，承接其前身Trade Practices Commission及Prices Surveillance Authority 之職掌。

[49] 以下說明參見OECD，前揭報告，頁 35 至 41。

施宣告為「受宣告設施」(declared facility)[50]。若特定設施被宣告為「受宣告設施」(declared facility)時，該設施之所有人或控制者即產生與欲共用該設施之業者進行談判之義務，同時當雙方無法達成協議時，必須進入強制仲裁程序(compulsory arbitration)，由澳洲競爭暨消費者委員會(the Australian Competition and Consumer Commission, ACCC)進行仲裁。其程式如圖 3 所示。在「強制宣告程序」中，NCC在決定是否建議聯邦部長將某設施指定為「受宣告設施」之標準有[51]：

(1) 聲請人是否基於善意(good faith)；

(2) 開放該設施供第三人接續將有益於除該設施外之特定市場之競爭程度；

(3) 由任何人再行複製該設施均是不經濟的；

(4) 該設施之規模具有全國性的重要性，以及該設施對州際貿易、國際貿易與國家經濟的重要性；

(5) 允許第三人接續不會造成安全或健康上的危害；

(6) 該設施並無受到其他接續制度之規範；

(7) 允許第三人接續不違反公共利益。

對於該管部長而言，其不為宣告之因素有一、該設施或服務未滿足上述所有要件；二、該設施或服務原本即屬某項正在實行中的接續計畫之一部時(subject to an operative access undertaking)[52]

再者，澳洲競爭法院(Australian Competition Tribunal, ACT)可在部長做出宣告後 21 天內審查其宣告是否合法。特定設施或服務受宣告後並不代

[50] Trade Practice Act Sec.44 F.
[51] Trade Practice Act Sec.44G & H.
[52] OECD，前揭報告，頁 39。

表第三者便取得接續使用的權利，充其量只意味著第三者得就接續條款與設施所有人/控制者進行談判之權利，且當無法合意時由 ACCC 之強制仲裁（Compulsory arbitration）作為續行程序。若當事人雙方無法就接續條件達成合意而案件轉由 ACCC 進行強制仲裁時，ACCC 則應以下列之標準決定準駁與否：

（1） 有關該設施所有人或管理者之合法商業利益（但不應包含因競爭所造成的成本增加）；

（2） 公共利益，包含若允許接續後所增加之競爭程度帶來的公益；

（3） 該設施現有使用權者之利益；

（4） 提供該第三人接續所可能增加之直接成本；

（5） 由他人所支付興建延伸至該設施之饋線之價值；

（6） 對於維護該設施之營運安全與可靠度之要求；

（7） 對於達成該設施之營運具有經濟效益之要求；

（8） 其他 ACCC 認為有關之事項

更重要的是，若有以下之要件存在時，ACCC 便應駁回第三人接續之聲請：

（1） 若許可將損害 ACCC 獲知爭議發生時，該設施之現有使用者所合理期待可以使用該設施之容量。

（2） 若許可將損害 ACCC 獲知爭議發生前即已存在之他人依據契約或其他協定所取得接續使用該設施之權利。惟該他人必須在實際上有使用該設施之事實。

（3） 若許可將剝奪他人在本法施行前已取得之契約權利。

（4） 若許可將使第三人在未獲設施所有人之合意下，取得該設施全部或一部或其擴充部分的所有權。

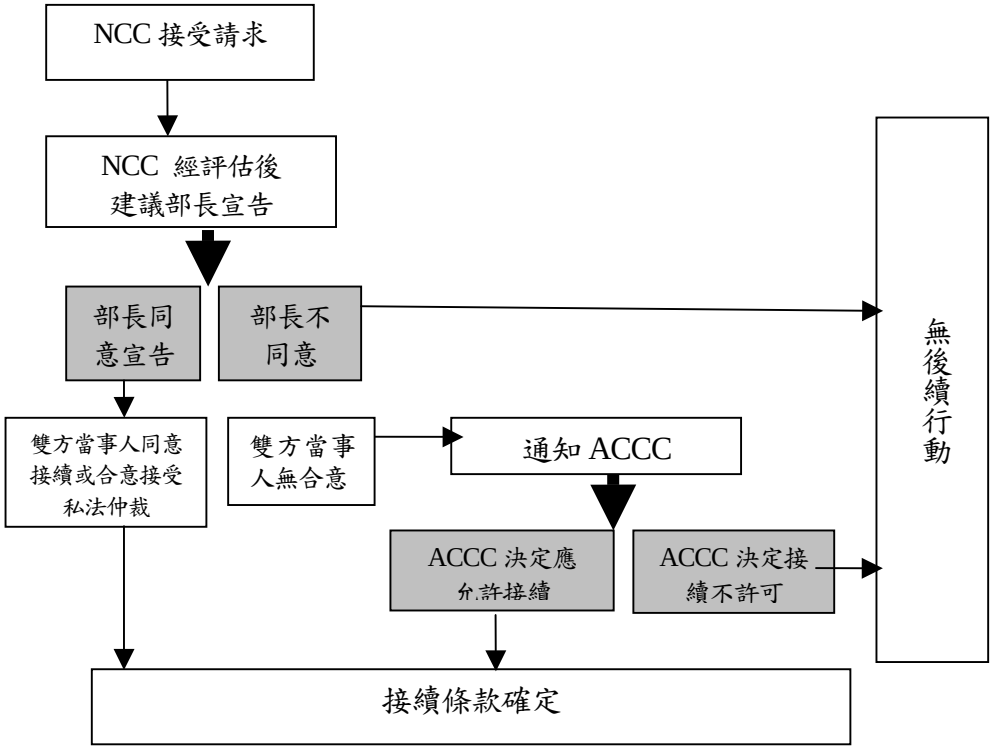

圖3 強制宣告程序之流程圖

（資料來源：OECD，前揭報告，頁39）

4. 主動接續計畫程序（Voluntary Access Undertakings Process）[53]

除了前述之強制宣告程序外，特定設施之所有者/控制者亦可主動提供 ACCC 關於供第三者接續使用之條件與情況的計畫。一旦該計畫為 ACCC 所接受，則該特定設施便不得作為前揭強制宣告程序之客體。主動接續計畫程序最大的優點在於，設施之所有者/控制者可以在事前明確掌握未來提供第三人接續使用之條款與要件，其經營風險相對較為容易控制掌握；因

[53] Trade Practice Act Sec.44 ZZA -ZZC

此澳洲之電信、電業和氣體燃料之自由化與管制革新的過程中，主要便以此作為開放第三人接續使用之模式。有關主動接續計畫之程序如圖 4 所示。

至於 ACCC 決定是否接受計畫之程序方面，首先 ACCC 必需公布計畫草案並尋求公眾意見。除此之外，ACCC 亦需考量以下之因素：

（1） 設施或服務提供者之正當商業利益；

（2） 欲使用該設施/服務之第三人之利益；

（3） 公共利益（包括促進競爭後之公益）；

（4） 設施或服務是否已屬強制宣告程序之對象；

（5） 計畫內容是否符合該產業之有效接續技術準則（access code），其條件是否妥適公平；

（6） 其他 ACCC 認為相關之事項。

當某接續計畫獲得 ACCC 同意後，設施或服務提供者便有依據計畫內容所定之接續條件提供第三人接續使用。固然第三者仍可與提供者就使用契約進行談判，惟若提供者拒絕依據計畫內容與第三人達成合意時，ACCC 便可向法院提出違反計畫之訴訟。

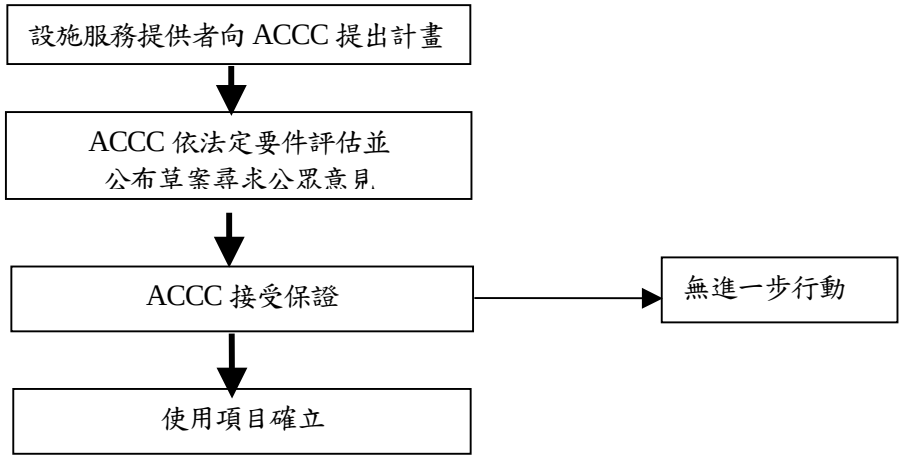

圖4 主動接續計畫程序之流程圖
（資料來源：OECD，前揭報告，頁40）

5.小結

澳洲NAR制度之特色在於將關鍵設施之共享利用制度提升至一種法律明文承認的制度。澳洲之所以選擇將接續制度法典化，而不如同美國或歐盟般仰賴「濫用市場力」等一般競爭法之規範，來處理關鍵設施之第三人使用的問題，主要的著眼點在於若仰賴一般競爭法之規範處理，則法院便會成為最終的決定機關，但對於各種呈現動態發展的商業活動而言，澳洲競爭政策認為法院往往並非最佳的處理機構。準此，澳洲藉由立法的方式授權行政機關建立並執行此一接續制度，進而迴避了司法制度上可能存在的缺陷[54]。

另外一個採取「國家接續制度」的原因在於「解除管制」之需要。澳洲傳統上許多主要基礎設施（infrastructures）多採取國有化政策，由聯邦或州營事業來負責提供服務之供給。隨著晚近澳洲實施解除管制與民營化（deregulation & privatization）政策後，相關市場紛紛面對自由化開放市場參進限制之局面。對於過去由公營事業垂直整合之市場結構，採取垂直業務分割（vertical unbundling or separation），將上游自然獨占部門分離後再予以管制的所謂「結構重整」（structure reform）措施，通常是較管制接續條款與要件（access terms and conditions）更好的管制模式[55]。

然而結構重整涉及現有利益之重新分配，衝擊較大，且對於私營之垂直整合事業亦不適用；況且縱使垂直重整後網路（自然獨占）與非網路部門分離後的接續（access）與通聯（interconnection）制度的建立與防止獨占力之濫用仍是問題[56]。但無法運用在垂直整合的私部門，而改採第三人接續（third party access）。因此不論何種產業結構， Part ⅢA之「國家接續制度」仍可提供一個監督接續價格的機制[57]。

---

[54] OECD，前揭報告，頁 37。
[55] Mark Armstrong, Simon Cowan & John Vickers, Regulation Reform: Economic Analysis and British Experience, pp.356-358
[56] Mark Armstrong, Simon Cowan & John Vickers, 前揭書，頁 161。
[57] OECD，前揭報告，頁.37。

在NAR之下何謂的「設施」，若依據Part Ⅲ A 之規定，主要係指以接續使用某種基礎設施（services provided by infrastructure facilities）為內容之服務或使用，其中包括如道路與鐵路的使用、貨物人員之運輸以及電信通訊或類似服務[58]。因此或許該設施能夠提供多種的服務，但僅僅其中一項則是必須的亦可成立。再者，NAR之適用對象主要係針對具有自然獨占性質之設施，縱使該設施並非獨占（例如同一城市中之二座機場設施）[59]。

值得注意的是，在適用 NAR 時，設施所有者之主觀意思並不列入考慮。此點與傳統競爭法有很大之差異。因此決定是否適用之關鍵在於「效果」。不過若是設施所有者有反競爭之行為時仍然受到競爭法之規範。

[58] Trade Practice Act Sec.44 B
[59] OECD，前揭報告，頁.41。

第三章 由競爭法之角度論供油業者之資源共用

一、關鍵設施原則之要件

在美國法制上近年來最常被引用，且較為明確建立「關鍵設施原則」之適用標準之先例，誠屬前述之*MCI Communications v. AT&T Co.*[60]。以下茲以該案所闡明的四個要件為主，探討「關鍵設施原則」之構成要件。

（一） 獨占事業具有關鍵設施之控制權

1.獨占事業

首先需要判斷者為擁有或控制該設施者必須為獨占廠商。依據公平交易法第五條第一項之規定，獨占係指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；又同條第二項規定，二以上事業，實際上不為價格之競爭，而其全體之對外關係，具有第一項所規定之情形者，視為獨占。所謂壓倒性地位之認定，若依前揭歐盟法院在*United Brands Co. v. Commission*一案中之見解，則係指得以不考慮其競爭者與消費者之意願而獨立進行決策之市場地位[61]。

2.設施必須關鍵

某特定設施是否對於競爭具「關鍵」地位，實在不易歸納出一種抽象的定義。若依歐盟競爭法上之見解，則必須檢視系爭產品或服務對需求者事業經營的重要程度，以及及若競爭者無法接續利用該設施時，是否會遭受嚴重、無法避免且永久的競爭上的不利益來決定[62]。亦有認為所謂「關鍵」，在於當遭拒絕使用時，可能使得市場中原本即為數不多的競爭者被逐出市場時，該設施即屬「關鍵」之見解[63]。

---

[60] MCI Communications Corp. v. AT&T, 708 F.2d 1081 (7th Cir.), cert. Denied, 464 U.S. 891(1983).
[61] Case 27/76 *United Brands Co. v. Commission,* (1978) ECR.
[62] *Id*. at 487
[63] John Temple Lang，前揭文，頁 487。

再者，關鍵與否的另一個重要考量因素，則是需求者是否能由他處取得相同之服務。若答案為肯定，則縱使提供者為獨占事業，亦不構成開放第三人使用之義務。例如美國實務在*Kramer v. The Pollack-Krasner Foundation*一案中即認為[64]，雖然被告蘇士比拍賣公司（Soetheby's and Christie's）在拍賣市場中達到百分之百的佔有率，然而由於原告能出售其物品之管道何其多，並不限於拍賣一途，故認定該拍賣場不構成「關鍵設施」[65]。

就實體項目而言，美國法制之先例認為屬於典型的關鍵設施有特殊區域之跨河大橋、輸電網路、全國性電信網路、體育場等[66]。歐盟之經驗則包含如港口、鐵路運輸、控制支票清算設施的銀行、航空公司之電腦訂位系統、機場、電信服務事業、擁有輸電網路、配電線與天然氣輸氣管之事業等[67]。至於澳洲則主要係指以接續使用某種基礎設施（services provided by infrastructure facilities）為內容之服務或使用，其中包括如道路與鐵路的使用、貨物人員之運輸及電信通訊或類似服務[68]。

（二）競爭者實際上不能或無法合理地另行建置該設施

關於「競爭者實際上不能或無法合理地另行建置該設施」之要件上，亦屬一個相當模糊的領域。不過學者認為至少不能僅以系爭設施在經濟上較其他選擇便宜或是此用上較為方便為理由而要求適用此一原則，而必須由對該市場而言系爭設施是否具有「關鍵」地位出發加以觀察[69]。關於此點，實務見解亦大致相同。

例如美國聯邦第二巡迴上訴法院在*Twin Laboratories Inc. v. Weider*

---

[64] Kramer v. The Pollack-Krasner Foundation, 890 F. Supp. 250, 254 (S.D. N.Y.)
[65] *Id*
[66] OECD，前揭報告，頁 8。
[67] John Temple Lang，前揭文，頁 477。
[68] Trade Practice Act Sec.44 B
[69] American Bar Association, The Essential Facilities Doctrine, Antitrust Law Developments (3rd ed.), p.249.

*Health & Fitness*一案中即認為[70]，僅單純的證明不開放系爭設施將造成經濟上之損失或是不便並不足夠，還必須進一步證明其他替代設施之不存在或使用上的不可行（not feasible）。另外在*City of Anaheim v. Southern California Edison Co.*, 955 F.2d 1373（1992）一案中，巡迴上訴法院亦認為原告之城市要求Edison電力公司開放使用Pacific Interie輸電網路之權利，因該市仍有其他購電之可能，拒絕交易僅造成不便或經濟上的損失，並不生妨礙或消滅競爭之效果，故判決不適用關鍵設施原則。

正基於此處的模糊性，因此有學者認為本原則之適用範圍，應限縮在「由於自然獨占故複製為法律所禁止，以及因私人無法興建而國家補助所興建之設施」[71]。

（三）拒絕競爭者使用該設施之事實與具備提供該設施之可行性（feasibility）

1. 拒絕之事實

關於「拒絕」第三者使用之事實，則不限於實體拒絕，舉凡收取不合理之費用或以技術上的阻礙均屬之。不過縱使被認定為關鍵設施，並不代表必然適用該原則，在技術上不具可行性、在控制者使用後便欠缺第三人使用之容量或其他所謂「有效之商業上原因」（valid business reasons）存在時，控制權人仍可據此作為抗辯之理由[72]。

2. 具提供之可行性

至於具提供之可行性，則必須依據個案之情形加以判斷，並無法歸納出普遍適用的原則。在歐盟競爭法上對於抗辯之理由並不採美國法上較為模糊的「有效商業原因」原則，而係採所謂「客觀上的正當性」原則（objective

---

[70] Twin Laboratories Inc. v. Weider Health & Fitness, 900 F.2d 566, 570(2d Cir. 1990)
[71] Philip Areeda & Herbert Hovenkamp, Antitrust Law: An Analisis of Antitrust Principles and Their Applications, pp. 723-24.
[72] OECD，前揭報告，頁 56。

Justification）作為判斷可否免責之標準。此處所謂客觀性，其範圍較美國法來的狹隘，主要限於技術上的可行性與可開放容量[73]。

3. 關鍵設施的剩餘容量（Spare capacity）

是否具有提供設施共享之可行性中，最常被使用之抗辯理由，即為欠缺提供第三人之容量。以歐盟之經驗為例，若關鍵設施有剩餘產量，而這些剩餘產量沒有使用或提供其他服務之規劃時，實務上多認為設施所有者有義務將產能開放給新的競爭者；單純的欲保留原料供自己生產下游產品為理由而拒絕供給原料，以致舊客戶之競爭有被完全消彌之虞，即可能構成濫用獨佔地位之行為；前揭*Commercial Solvents v. Commission*一案法院便採取此一態度[74]。至於設施所有者是否有義務創造額外的容量（creation of addition capacity）？一般而言除非是事業特別法課以業者規劃並興建額外容量之義務，否則就競爭法而言較不易認定。在比較法上甚至出現要求「讓渡現有容量」（surrender of capacity by the incumbent）以及「為新進廠商預留產能」（reservation of capacity for new entry）之要求，不過均需要競爭法或事業特別法之明文規定[75]。

4.拒絕交易者之主觀犯意

最後關於拒絕交易之事業是否應具備主觀之意圖一事，則端視各國之競爭法立法取向而有所差異。美國休曼法第二條中對於「意圖獨占」（attempted monopolization）之行為必須證明被告主觀上之意圖（intention）；反觀歐盟澳洲則多以客觀事實作為判斷基礎。由於我國公平法第十條並未將主觀意思列為要件，學者多認為應採否定見解[76]。

---

[73] 同上註。

[74] Istituto Chemioterapico Italiano SpA and Commercial Solvents Corp. v. Commission, 6-7/73, (1974) ECR 223, at 251.

[75] OECD，前揭報告，頁 56 至 58。

[76] 劉孔中等，獨占事業禁止行為之探討，公平會 82 年度委託研究計畫，頁 50；張長樹，樞紐設施原則之研究，國立政治大學法律所 88 學年度博士論文，頁 129。

二、關鍵設施原則在競爭法上之適用

（一）關鍵設施原則之定位

在美國競爭法制上關鍵設施到底是一個獨立的概念，抑或僅屬法院在判斷休曼法第二條關於獨占與意圖獨占案件時的輔助工具，向來頗有爭議[77]。持反對意見者甚至認為「關鍵設施原則」是一種得使原告在欠缺能力或技術創造其自己道路時，用來掩飾其想利用已經投入時間、財力與努力的先進者設施的手段[78]。美國聯邦最高法院在處理被學者歸類為屬於「關鍵設施原則」之反托拉斯案件時，同樣的不但不曾直接承認「關鍵設施原則」，甚至認為直接適用休曼法（Sherman Act）即可，並無探討是否有此原則之必要（…unnecessary to consider the possible relevance of the "essential facility doctrine"…）[79]。反之，在一般情形下，縱使具有獨占地位之廠商仍有決定交易對象之自由。例如聯邦最高法院在*United States v. Colgate & Co.*一案中即曾明確表示，在欠缺創造或維持獨佔地位之意圖的場合中，休曼法並不能限制私營事業行使其交易對象的裁量自由，遑論提供其競爭對手任何協助的義務[80]。

確實至少就在美國法制上而言，獨占事業之獨占性超額定價往往被視為一種競爭勝利者的獎勵，並認為獨占性超額定價具有「促進競爭」的效果，蓋只要市場進入無礙，其他廠商在超額利潤的誘因下將產生強烈之進入市場動機，反而能夠帶動競爭，進而瓦解獨占事業之獨占力量。準此，當事業係以「其高超的技術、遠見與勤奮」(by virtue of his superior skill,

---

[77] 持反對意見者，參見：Allen Kezsbom & Alan V. Goldman, No Shortcut to Antitrust Analysis : The Twisted Journey of the "Essential Facilities" Doctrine", 1996 *Columbia Business Law Review* 1（1996）; David Reiffen & Andrew N. Kleit, Terminal Railroad Revisited: Foreclosure of and Essential Facility or Simple Horizontal Monopoly?, 33 *Journal of Law & Economics* 419（1990）.; Phillip Areeda, Essential Facilities : An Epithet in Need of Limiting Principles, 58 *A.B.A. ANTITRUST Law Journal* 841（1990）; David J. Gerber, Note. Rethinking the Monopolist's Duty to Deal : A Legal and Economic Critique of the Doctrine of 'Essential Facilities', 74 *Virginia Law Review* 1069（1988）..

[78] Olympia Equipment Laesing v. Western Union Tel. Co., 797 F. 2d 370 (7th Cir. 1986)

[79] Aspen Skiing Co. v. Aspen Highlands Skiing Corp., 472 U.S. 585 (1985)

[80] United States v. Colgate & Co., 250 U.S. 300 (1919).

foresight and industry）取得獨占地位時，便絕對沒有與他人分享利益的要求[81]。準此，對於「關鍵設施原則」在競爭法上之定位，首先必須回答的問題就是：「關鍵設施原則」是否具有獨立的法律意義，或充其量僅屬解釋休曼法第二條、歐盟條約第八十二條（或是我國公平法第十條）等有關競爭法上獨占行為規範時的一個輔助工具。

對此，至少就美國競爭法上的經驗而言，基於「保護競爭而非競爭對手」的基本精神[82]，學者分析大部分被歸類為「關鍵設施原則」之案件，多半仍舊採取了傳統的濫用獨占力之分析作為判決基礎[83]。換言之，在適用「關鍵設施原則」時，仍然需要就個案檢視是否有濫用或趁機擴張獨占力量，或是發生消滅下游相關市場競爭的問題[84]，而不能僅單純的僅以拒絕之事實存在視為獨占力之濫用。誠如前段所引之*United States v. Colgate & Co.*一案中法院所言，如無法證明被告創造或維持獨占之目的，則縱使「恣意」（arbitrary）亦屬其之權利[85]。

另外一點為學者所詬病的原因在於，由於美國法制在適用屬於休曼法第二條「意圖獨占」（attempted monopolization）之個案時，原告往往必須證明被告有獨占或擴張獨占的不法意圖（intention）；然若直接將本原則視為一個獨立可操作之原則時，便會造成只要某設施被認定為「關鍵」，而原告又有拒絕接續之事實時，原告便視為具有「反競爭」之意圖，此時反而是原告必須舉證證明其無不法意圖。這種舉證責任倒置的效果與休曼法第二條之立法精神有違[86]。

不過反觀歐盟競爭法之態度似乎有所不同。固然對於獨占事業之基本

---

[81] United States v. Aluminum Co. of America, 148 F. 2d 416, 430 (2d Cir. 1945)
[82] Brown Shoe Co. v. United States, 370 U.S. 294, 320 (1962).
[83] Allen Kezsbom & Alan V. Goldman, No Shortcut to Antitrust Analysis: The Twisted Journey of the "Essential Facilities" Doctrine", 1996 Columbia Business Law Review 1（1996）p. 2.
[84] 前者如Alaska Airlines Inc. v. United Airlines Inc., 948 F.2d 536 (9th Cir. 1991); Consolidated Gas Co. of Florida, Inc. v. City gas Co. of Florida, 912 F. 2d 1262 (11th Cir. 1990) ；後者如第三章所論及之Otter Tail Power Co. v. U.S
[85] United States v. Colgate & Co, 250 U.S. 300 (1919)
[86] Allen Kezsbom & Alan V. Goldman，前揭文，頁 10。

態度亦基本相同；換言之，只要係在合法的範圍內，其得以採行任何對其有利之商業行為，並且保有獨占利潤[87]。惟在適用「關鍵設施原則」之場合，雖然亦屬歐盟條約第八十六條（現第八十二條）關於獨占濫用行為之規範下的一個判斷要件，但是除了拒絕交易將有擴張支配力量之可能外，歐盟法制上亦將「若競爭者無法接續利用該設施時，會造成嚴重、無法避免且永久性的競爭上不利益」列入考量[88]。亦即是，歐盟競爭法在適用本原則時，並非單純的以獨占行為出發，尚對於市場競爭之影響有所考慮。而澳洲的NAR更是直接的排除對設施所有人之主觀意思之判斷，而將重心置於對相關市場競爭的重要性[89]。

(二) 關鍵設施原則與自由化政策

觀諸美國與歐盟澳洲法制對於「關鍵設施原則」態度上的有別，其中主要之原因或許在於經濟市場結構上之差異。蓋誠如前述，歐盟澳洲與我國相近，傳統上對於許多重要之經濟市場，多實施「國有化」(nationalization）政策[90]，因此往往出現在彼等市場中為公營事業所獨占整合的現象。固然晚近解除管制、自由化與民營化風潮漸成，但在過渡階段中相關市場中仍充滿具有支配力量之優勢公營業者（或是業已民營化）。面對如此之過渡階段，特別是可能的「關鍵」資源均掌握在優勢業者手中，若競爭法不採取較為積極之態度，相關市場之自由化恐將無法推動[91]。再者，對於這些自由化中的市場，其管制法規與管制經驗均屬啟蒙的階段，尚無法獨立運作，因此必須仰賴一般競爭法作為「推手」[92]；澳洲更直言欲以NAR作為代替結構重整的手段。

---

[87] John Temple Lang，前揭文，頁 486。
[88] 同上註，頁 487。
[89] 參見第三章有關澳洲NAR制度之探討。
[90] 關於歐陸國家盛行於二次大戰後的國有化政策之探討，參閱Cosmo Graham and Tony Prosser, Privatizing Public Enterprises，頁 1 至 33。
[91] John Temple Lang，前揭文，頁 483-485。
[92] 同上註。.

對於實施自由化政策而言，是否應將競爭法作為執行的工具，本文以為尚有值得探討的空間。在可能面對自由化之市場中（如電信、電力），自由化之意義往往不僅在於解除市場參進限制（deregulation of entry），同時亦需要同步建立自由化後的再管制（re-regulation）架構。除非自由化後完全無庸建立經濟管制制度，否則首先便需面對競爭法與執行經濟或其他管制任務的事業特別法這二種取向不同之法律管轄競合的問題。

競爭法與管制法在取向與核心價值上有極大的不同。以經濟管制法為例，其意義一般係指在「以市場經濟為基礎下，針對特定產業，基於保障公共利益的原因，以公權力介入並替代私營企業的部分決策（如定價、產能、營業範圍等）的法制度」[93]。然而競爭法規範的對象卻是二以上事業在市場上以較有利之價格、數量、品質、服務或其他條件，爭取交易機會之行為[94]，非個別事業，更非市場結構與價格。強將此一不同取向之工作交由競爭法來執行，將可能導致競爭法考慮過多與「競爭」本身無關，如增進經濟效率、發展等因素，不但焦點模糊更可能有礙於競爭法核心工作的執法[95]。尤其是當事業特別法之規定與競爭法有所出入，或是設施之所有人/控制者並無濫用獨占市場地位的場合，更有適用上的困難[96]。故或許藉由立法或是其他管制措施來規範該行為會是較為妥適的作法[97]。

另外一個值得注意的問題在於主管機關在職務上的限制。關鍵設施之接續與利用並非在決定準駁與否後就結束之事。其後之執行涉及高度與產業相關之技術層面的問題，且實際市場狀況瞬息萬變，絕非競爭法主管機

---

[93] Stephen Breyer, Regulation and De-regulation in the United States: Airlines, Telecom and Antitrust, p. 7.
[94] 公平交易法第四條參照。
[95] Allen Kezsbom & Alan V. Goldman，前揭文，頁 16。
[96] OECD，前揭報告，頁 76。
[97] 依據電信法第二十六條之一第一項第一至五款規定，第一類電信事業市場主導者，不得有下列行爲：1.以專有技術直接或間接阻礙其他第一類電信事業提出網路互連之請求。2.拒絕對其他第一類電信事業揭露網路互連費用之計算方式及有關資料。3.對所提供電信服務之價格或方式，爲不當之決定、維持或變更。4.無正當理由，拒絕其他第一類電信事業租用網路元件之請求。5. 無正當理由，拒絕其他電信事業或用戶承租電路之請求。本條規定可爲我國管制法制上具體適用「關鍵設施原則」的顯例。

關所能完全掌握。特別是日常所發生的爭議個案仍有賴事業主管機關或是管制機關來管轄，方能收迅速確實之效。當然，誠如前述，在新近自由化的市場中其管制法規與管制經驗均屬啟蒙的階段，尚無法獨立運作，因此或許在初期階段有賴競爭法作為輔助性之手段，但是此一作法應屬階段性的權宜之計。

對於此一問題，在比較法上晚近出現的一種發展趨勢值得吾人注意。依據英國 2000 年 3 月生效之「1998 年競爭法」第 4 節中規定（Part 4 of the Competition Act 1998），對於「受管制之產業」（regulated industries）在適用該法時，目的事業管制機關與競爭法之主管機關「公平交易局」（Office of Fair Trading, OFT）擁有「共同執法權」（concurrent enforcing powers）[98]。該法在關於共同執法權限管轄競合中規定，個別案件關於適用競爭法時之管轄，應依據對於該個案之專業知識、先前之處理經驗、對當事人之熟悉程度等要件判斷[99]，若管制機關經前述程序決定有管轄權後，其即得以取代公平交易局行使一切依競爭法賦予之權限，包括調查與事實認定、下命停止之處分、予以豁免處分（grant exemptions）以及違法行為之處罰，不過應依循公平交易局所發佈之程序進行[100]。最後，在公平交易局以及管制機關之間，則有一協調工作小組來進行協調之工作，以避免一事二罰或是無人管轄的問題[101]。此一制度之設計使得在受管制市場中有關競爭法之執行能夠更有效率，亦可在減輕競爭法主管機關的工作量的情形下提升執法效率。

（三）我國公平法之適用

我國公平法第十條將獨占事業濫用市場地位之行為予以類型化，其中

---

[98] Office of Fair Trading, *The Guideline of Concurrent Application to Regulated Industries of the Competition Act 1998*, p. 2
[99] 同上註，頁4。
[100] 同前註，頁3。
[101] 同上註，頁5至6。

除了概括規定外，尚包含一、以不公平之方法，直接或間接阻礙他事業參與競爭；二、對商品價格或服務報酬，為不當之決定、維持或變更以及三、無正當理由，使交易相對人給予特別優惠。其中對作為「關鍵設施原則」之基礎之拒絕交易行為，在公平會之實務上尚無先例可言；但一般而言，當獨占事業「利用其得以排除競爭之能力，以不公平之方式阻礙其他事業加入市場競爭，企圖維持獨占市場狀況，即屬違法之行為[102]。在解釋上，本條足以作為適用「關鍵設施原則」之基礎規範。惟在進行實質認定時，核心爭議還是在於本原則在競爭法上應如何定位的問題。不過本文以為對於是否屬於適用對象，似乎首先還是必須回歸獨占事業禁止行為之基本認定程序，並且至少評估拒絕開放對於競爭之影響，並不宜採取「先認定設施是否關鍵」，再以拒絕開放之情事即認定有濫用之事實的作法。

三、關鍵設施原則於我國油品市場之適用

（一）基本態度

以上之探討簡單的說明瞭「關鍵設施原則」在競爭法上之適用要件與定位上的爭議。就我國而言，在適逢油品市場自由化的此刻，「關鍵設施原則」對於自由化政策的實施過程中所扮演的角色，亦值得進一步探討。

固然就比較法之經驗而言，藉由競爭法上之「關鍵設施原則」來間接達成開放網路設施的效果，又可省卻產業重整切割所可爭面臨的爭議，恐怕是自由化歷程中「關鍵設施原則」所能夠提供最大的功能[103]。甚至在不採取業務分類切割的架構下，若能在自由化初期明確建立「關鍵設施原則」之要件與適用範圍，將有助於新進業者之風險與成本評估，進而提高新進業者進入市場之誘因，強化市場的競爭程度。關於這點，澳洲所採取的「強制宣告制度」即為顯例。此時特定設施之所有人或控制事業是否具有主觀

[102] 公平會，簡介公平交易法，頁 13。
[103] OECD，前揭報告，頁 19。

上的濫用獨占力之意圖亦無關緊要，重要的是允許（或不允許）第三人接續使用該設施所能帶來的效果[104]。

另外值得注意的一點是，我國在產業自由化出現了一種有趣的發展，亦即是對於有可能具備自然獨占特質之網路部門，在事業特別法的立法取向上多採取了開放甚至鼓勵新進業者複製的立法政策取向。如輸電網路之開放與第一類電信事業執照之發放等[105]；而輸油管線亦初步採取任意代輸的規定[106]。亦即是，觀諸我國幾個主要產業實施自由化的立法架構，其究竟係為因應現實而欲將結構重整的工作交由競爭法處理，亦或是在初始便欲以平行開放新進業者以「標竿競爭」（yardstick competition）之方式作為自由化之模式，頗值得玩味。畢竟，事業特別法多有其特殊考量之基礎，如何在維護業者合法利益與藉資源開放共用促進公平競爭間取得平衡，即成為競爭法上一個棘手的問題，對於透過事業特別法所創設出的自由化法律架構，公平法應如何有效的加以補充甚至介入，尚有待觀察。

無論如何，本文以為至少有幾點是肯定的，一是公平法之執法應以維持並促進市場競爭作為基本依歸，不宜對「非競爭」之事項，如追求環保、提高資源使用效率等，作出過多的考量。其次，當現有優勢業者之拒絕有濫用市場地位，違反公平法第十條之嫌時，公平會自然有介入的空間。

（二）關鍵設施原則與供油業者之資源共用

1. 可能屬於瓶頸設施之項目

在油品製造與末端銷售間，除了運輸之方式可分略分為油管運輸、車輛運輸以及海運外，亦需要具備一定數量之油庫儲槽，以作為發揮區域性與季節性供油調節的功能，同時滿足事業特別法中對於安全儲油義務的要

---

[104] 同上註，頁43。
[105] 行政院版電業法修正草案第三條第三項與第四十九條第二項參照。
[106] 石油管理法草案第二十條第三項參照。

求[107]；基於用地取得、運輸成本等因素，內陸油管儲槽多被視為可能造成瓶頸之設施[108]。另外依據石油管理法草案之規劃，未來石油進出口業之市場亦將開放，故對於油輪泊席邊之油管與儲槽在港埠用地取得有諸多限制的情況下，公平會與學者亦認為港埠油管邊儲槽應亦屬可能的瓶頸[109]。最後在機場航空燃油之供給市場中，因加油設施之特殊性質，亦有形成瓶頸之可能。準此，以下試就前述可能對進入市場造成瓶頸之項目作進一步的說明。

2. 內陸油管與儲槽之開放共享

基於油品市場之產業特質，油品自煉製到末端消費的過程中，首先需以油罐車、油輪或是輸油管線將油品輸送至區域性調節用儲槽，再由油公司或是加油站以油罐車輛自區域儲槽提油至加油站。其流程如圖 5 所示。

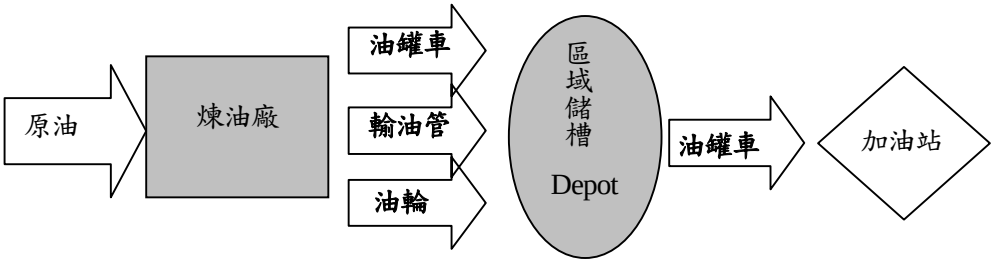

圖 5 油品市場產銷流程（本研究整理）

在我國油品市場自由化後，目前中油公司已擁有之輸油管線約 4,500 公里、22 座儲油庫，且在主要商港亦設有儲槽設備。至於未來中油公司之主要競爭對手台塑公司，其亦計劃興建與中油公司長度相當之輸油管線（台塑石化公開說明書）與 48 座油庫，目前已完成約 1450 公里。其中由台塑

[107] 依據石油管理法草案第二十條規定，石油煉製業與輸入業，應儲備前十二個國內石油平均銷售量及使用量 60 日之安全存量，為不得低於五萬公秉。
[108] 參見前揭公平會之立法建議。
[109] 許志義、趙志凌等，台灣石油產業自由化政策之研究，頁 22；單驥等，我國油品市場相關問題之研究，公平會 87 年度合作研究計畫，頁 126。張長樹，樞紐設施原則之研究，國立政治大學法律所 88 學年度博士論文，頁 209。

六輕經過西濱公路由彰化往台中油庫之管線建設進度落後，但往南至台南縣南鯤身之管線則預計於民國 89 年底完工。至於北部則計畫由一方面在淡水之臺北港以 BOT 方式興建專用碼頭，以船運之方式由麥寮運抵，他方面在再由淡水沿西濱公路興建油管至桃園觀音油庫以及中正機場。在儲油槽之興建方面，依據台塑公司之計畫，北部地區將在臺北港新建儲槽，南部則將現有前鎮碼頭之石化儲槽改建為油品儲槽，又東部地區亦將於台灣化纖公司龍德廠內新建油槽，並將鋪設油管至蘇澳港。

在前述產銷流程特質與市場發展現狀下，直觀油品市場自由化後內陸輸油管線與儲槽是否適用「關鍵設施原則」的問題，由於油品運輸方式並不限於以管線運輸，倘若觀諸前述美國與歐盟競爭法中是否構成關鍵資源的判斷標準，則各供油業者除了輸油管線外，確實有自他處取得所系爭服務（如油罐車、油輪）的可能，因此是否適用本原則，其答案需要進一步分析。

對中油台塑二大油公司在供油端的競爭對手而言，首先必須檢視者即為設施所有人（如中油、台塑）的拒絕第三人接續使用是否屬於違反公平法第十條濫用市場地位之違法行為；亦即是，設施所有人是否有拒絕共享該設施之方式，排除其他對手之競爭能力，阻礙其他事業加入市場競爭，進而企圖維持獨占市場狀況。而輸油管線與特定儲槽是否能夠達到此一目的，則端視其是否構成市場參進之瓶頸。

輸油管線與特定儲槽是否構成市場參進之瓶頸，其中可能的主要著眼點，應在於複製特定油管儲槽是否在為法律上可能，以及海運、管線運輸、油罐車等不同運輸模式之成本差異（約 1：3：5）[110]在台灣地區是否會造成嚴重影響甚至消滅競爭之效果。必須針對這些項目作進一步的實證調查

[110] 由於目前我國油品市場初開放，市場態勢混沌未明，故各業者對於油品內陸運輸成本均視爲商業機密，不願揭露。本處所列出之成本比例，係本研究透過訪談業者時所得到的粗略比率，並非就實際成本計算所得。

分析，方足以判定拒絕共享是否足以造成妨礙或消滅競爭的結果來決定其是否屬於「關鍵」設施，又其拒絕是否係因欠缺容量等「客觀原因」亦需一併考量。

值得注意的是，由於目前優勢業者中之中油公司尚具有公營事業身份，且其內陸管線儲槽設備之設置興建均在此一身份以及市場未自由化前的歷史背景下完成，因此對於其之內陸管線儲槽設備是否應開放共享，其與屬於台塑等私營公司之獨占設施因屬性上之不同而是否應採取某種程度的不同考量，值得吾人深思。不過此種特殊考量似乎在事業特別法中加以規範較為妥適。

3.港埠邊儲槽

隨著油品進出口的開放，港埠邊油管儲槽對油品輸入業者的重要性無庸置疑。但在判斷是否可引用「關鍵設施原則」時，亦須同時考量業者自他處取得所系爭服務的可能。尤其是由於石化儲槽可迅速改裝為油品儲槽，而實際上確已有許多石化業者紛紛改裝其原有之石化儲槽的發展趨勢下（如和桐化學預計投資 8 億元於台中港興建油品倉儲碼頭，匯僑公司除台中港C2 碼頭已有 27 座石化儲槽並計劃於C5 碼頭增建 54 座儲槽，以及士新化學儲運與台苯公司亦有計畫在高雄港籌建油品儲槽），加以綜合評估。比較法上，美國法院即曾在*Florida Fuel, Inc. v. Belcher Oil Co*一案中認為有其他替代服務存在之可能，而認定港邊儲槽非關鍵設施之案例[111]。

4. 機場油庫油管之資源共用

我國各機場之航空燃油目前均係由中油公司所供應。由於航空燃油涉及飛航安全，較為複雜。目前中油公司於台北、中正、高雄、等機場設有航油中心，供應航機用油。不過其關係因機場而有所差異。如發油量最大之中正機場，其機場內油槽（depot）及地下管線設備，係屬民航局中正航

[111] Florida Fuel, Inc. v. Belcher Oil Co., 717 F. Supp. 1528, 1532 (S.D. Fla. 1989)

站管理局依據民用航空法所興建所有，使用者必須支付輸儲設備使用費，中油公司僅租用部份土地供加油設備及人員作業用。不若其他機場可以油罐車加油，中正機場之地下管線設備為機場內唯一的加油設備。對於以地下油管作為唯一加油設施的案例，在歐盟競爭法上即在米蘭機場案（Disma Case）被歐盟執委會認定為「關鍵設施」[112]。

關於我國機場油庫油管資源是否應共用的問題上則較為複雜。在前揭Disma一案中，系爭設施係米蘭機場管理局與若干石油公司所共同出資興建，與該案之原告上有競爭關係。反觀我國之設施所有人，則屬中正航站管理局，其並非供油業者在航空燃油市場中的競爭者，故並非一般「關鍵設施原則」案件中，當事雙方在下游市場屬競爭對手的典型案例。是以，若欲引用公平法上有關濫用獨佔地位之規定加以規範時，如何認定中正航站管理局之行為有濫用市場地位，消滅競爭之嫌，恐有疑問。然不可否認的是，若不開放共享該等設施，確實形成其他油公司市場參進上的瓶頸，且開放共享在技術上與安全上並無困難，國外亦有先例可言[113]。

對此，本文以為較妥適的解決辦法，係由民航局主動開放屬其所有之機場內加油設施（depot、地下油管與加油拴）由各石油公司共用共享，至於機場外各公司之調節用儲槽之大小與距離，則似應在各事業維護供油穩定的商業利益與信譽考量下，由市場自行決定。至於公平會則宜依據公平法第九條與第四十六條之規定，以協調之立場爭取交通部及民航局調整。否則公平會縱使在考量需求者欠缺自他處取得所系爭服務的可能、系爭服務對需求者事業經營極為重要等因素下認定屬關鍵設施，由於我國公平法上並無如澳洲ＮＡＲ之規定，是否能依據公平法第十條要求開放共享，仍有疑問。

---

[112] The Disma Case, Commission of the European Communities, XXIIIrd Report on Competition Policy 223-224 (1994)

[113] 此一認定係本報告與包括中油在內等石油公司訪談後，各公司的一致見解。國外經驗方面則如新加坡樟宜機場，即採各油公司共用聯合油庫作業。

第二部份 競爭法與供油業者之加盟連鎖或聯合行為

第四章 供油端自由化後加盟連鎖之發展

一、概說

在本部分中主要探討的對象，在於油品市場自由化後供油業者為了鞏固行銷通路，在採取加盟連鎖等經營策略或其他聯合行為時，可能涉及公平法之行為態樣。由於加油站為油品市場的零售市場，而零售市場的競爭應為整體市場是否競爭的指標及實際表現之所在，故本部分的背景將集中在由競爭法的角度觀察供油端自由化後加油站市場之加盟連鎖的意涵。

另外必須先說明者，供油端之自由化有兩層意義，一是指國內煉製業者（如台塑公司）所生產之油品開始進入市場[114]，一是指油品的全面開放進口。由於石油管理法草案迄今仍未完成三讀程序，而國外油品開放進口又必須待該法完成立法後方能實施，故受本文撰寫時點之限，以下所謂供油端自由化，僅限於以國內煉製業者開始供油作為探討背景，於此先予說明。

二、我國加油站市場之現況

（一）加油站的定義、經營範圍和投資成本

1.加油站之意義與營業範圍

依據行政院主計處的中華民國行業標準分類，加油站屬商業—零售業—燃料零售業—加油站業。此外，依據經濟部能源會民國八十三年修正的「加油站設置管理規則」，總則中規定「本規則所稱加油站指備有地下儲油槽及流量式加油機，為一般用油人，直接於機動車輛或動力機械加注汽、

[114] 繼八十九年五月九日經濟部核准台塑石化試車期間生產的柴油上市銷售，八十九年八月九日取得環保署汽油上市許可，及正式取得經濟部所核發的石油或石油產品生產、輸入及輸出業務經營許可執照，核准台塑石化銷售六輕所生產的所有油品，台塑石化的汽、柴油等油品於焉正式上市。

柴油之場所。」。另外，加油站的設置用地應符合都市場計畫法、區域計畫法及其他相關法令。如前述「加油站設置管理規則」第十六條規定：「加油站之經營以汽油、柴油、煤油及其他小包裝石油產品之供售為限。但在不違反土地使用管制規格及其他法令規定時，得兼營汽、機車之潤滑油脂、簡易保養、洗車、汽機車用品、便利商店、停車場及設置自動販賣機。」

目前九成以上的加油站附有洗車場、保養設施。不過，依經濟部能源委員會行文各地縣市政府解釋，各加油站附設的洗車場、汽機車簡易保養設施，必須通過環保單位的排放標準才可設立、取得執照。因此，不論是現存或新設的加油站，只要附設有洗車設施、汽機車簡易保養設施、簡易排污檢測服務設施，就必須向當地的環保單位、工廠登記管理單位申請，一切符合要求、取得許可後，才能營業。

2. 加油站的投資成本

此外，一座加油站的硬體設備設資約需新台幣 2 千萬到 3 千萬。其中包含儲油槽、加油機、收銀機、收費亭、營業室、儲藏槽、卸油區、發電機、加水充氣區、消防設施、水銀燈……等。儲油槽座約 200 到 300 萬元(約需 4 到 5 座)，加油機需 200 到 300 萬元，營業室及建築物 200 萬元，洗車機 200 萬元，招牌及其設備等需 200 萬元，合計即需 2000 到 3000 萬元。

（二）我國加油站市場自由化之歷程

為配合政府推動經濟自由化政策，油品自由化向來為重要的推動項目。由於當時供油端之自由化尚在規劃當中，故政府決定採取先開放加油站零售業的政策。準此，經濟部遂於民國 76 年 6 月發布「加油站設置管理規則」，開放民間業者經營加油站業務。

自從開放民營加油站業務後，加油站站數蓬勃發展。截至民國 89 年 10 月止，我國各種加油站總數為 2008 站，其中中油公司直營戰計有 602

站(占總加油站數 32%)，包含加盟台塑公司在內之民營加油站 1406 站(占 66%)，油品市場占有率隨民營加油站之大幅成長，以及中油公司設站土地不易取得情況下，中油公司之市場占有率呈逐年下降趨勢，在汽油市場方面，由 79 年之 69%，降至 88 年 7 月之 46%，柴油市場則由 79 年之 52%，降至 88 年 7 月之 34%，低於民營業者之占有率。

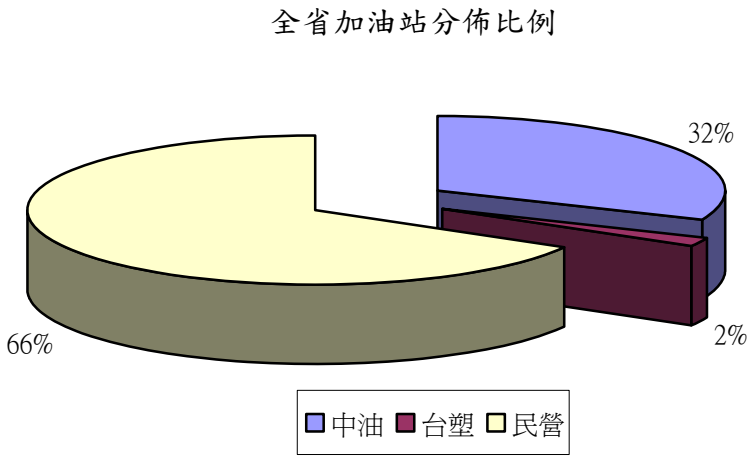

圖 6　我國加油站分佈比例

（三）加油站市場現況

有生產就要有銷售，掌握通路就能促進銷售的機會。在供油端自由化後，就石油銷售而言最直接的通路就在於加油站，掌握愈多的加油站，就能欲接近消費者。過去因油品為壟斷事業，油品之品質與價格並無差異化情形，因此加油站之經營主要以設站地點為考量。然而民國 76 年政府開放民營加油站後，情勢已有有所改變。根據一般估計，台灣加油站平均每日發油量為 20 公秉，比日本的 3 公秉，美國的 10 公秉高出許多，經估計台灣加油站市場的飽和度約為 2000 座左右，目前尚有成長空間。

就實際市場結構而言，固然中油直屬加油站由於較早進入市場，設站地點主要分佈在都會區交通幹線及少數偏遠地區，各站均具有地域性寡佔

優勢，因此民營加油站在中油已佔據地利優勢下，僅能進駐其他邊陲地帶，故實際分佈上則以七大都市周邊桃園縣、台中縣及高雄縣居多。另外，台塑公司於民國 89 年加入市場後，亦以積極遊說業者加盟旗下。除中油與台塑二大供油業加盟連鎖之加油站外，尚有若干僅經營零售業之連鎖加油站業者，例如全國加油站、優加力、台糖、北基、統一精工、鯨世界、和桐公司、西歐與大油實業公司等，另外還有一些私人所設立的加油站，大多是由地主自行設立的。隨著油品全面開放，台塑開始生產供應油品與外國石油公司將進入國內市場，與現有民營加油站形成一個完全競爭的市場。

比較其他國家，以加油站的市場集中度而言，新加坡加油站市場的HHI指數（Herfindahl Hirschman Index）為 1661，CR4 為 74.6%，美國HHI為 316，CR4 為 30%。由此可知，台灣加油站的市場集中度低於新加坡，高於美國[115]。

三、自由化後市場的變化

供油端自由化後，中油公司將不再擁有價格與行銷上的絕對優勢，台塑公司的加入，使得國內油品市場供過於求[116]，因此如何確保油品銷售管道，成為供油業者的首要之務。同時，亦將有許多其他事業介入加油站通路經營，但是對加油站業者而言，能否達到連鎖經營的規模經濟，進而取得進貨成本上的議價力，則需各憑本事。以下茲就未來台灣地區油品產業的發展就現有競爭者、潛在競爭者、供應商、購買者與替代品五個部份加以說明。

（一）現有競爭者

截至今年五月以來，國內加油站零售通路約二千多家，中油公司就擁有六〇四座（佔百分之卅二）就市場佔有率觀點，中油公司顯然居於領導

[115] 梁啓源，加油站區域市場劃分暨垂直性限制條款與公平交易法之相關性分析，頁 9-10。
[116] 參見第一章第三節之分析。

者的地位。隨著台塑石化公司與統一集團等大企業的進入，產業結構逐漸改變。民營加油站連鎖系統之中，以全國加油站的 48 座執民營加油站之牛耳，且是唯一上市上櫃的加油站公司，具有籌資方便快速的絕對優勢[117]。同時，並吸引台糖（台灣最大地主）與其簽定經營加油站聯盟的契約，由台糖出地、全國加油站負責設備、人員等相關軟硬體服務。加油站所提供的商品：汽、柴油，是一標準化的商品，很難進行差異化，而加油站經營的技術及資金成本不高，使其產業的進入障礙較低，再加上連鎖系統又分散了部份投資者的風險，因此預料，未來加油站零售市場勢必形成完全競爭的產業結構。

供油商及加油站業者的另一公敵—地下油行。地下油行的商機在於：現有油價結構中有高額的貨物稅，如汽油每公升 6.5 元，柴油每公升 3.8 元。地下油行以逃漏高額的貨物稅，再低價售予運輸業者牟利。而地下油行輾轉的主要油品來源是漁船用油（因漁業法中明文規定對漁船用油的補貼與免除貨物稅）。

（二）潛在競爭者

預計汽、柴油將於九十年初開放自由進口，台糖、和桐等連鎖加油站業者均摩拳擦掌地準備，將視未來市場供需狀況及季節變動因素所產生的貿易機會，引進其他國家大廠生產過剩，俗稱「白牌 （White brand）」的進口油品（聯合報，民國 89 年 5 月 29 日）。

Esso 等國際大型石油公司則從擴張其國際行銷通路的觀點切入，亦希望以油品進口方式進入台灣油品市場。雖然，在市場供過於求的情況下，進口廠商所能扮演的角色不高。但競爭程度勢必更形提高，加油站業者間的價格戰可能一觸即發。

---

[117] 由於加油站的營運首重土地購置，除非有財團背景，或是黨政撐腰，否則像全國這種無強力後盾，又無龍大資產的一般民營業，資金的籌集就顯得格外重要。

（三）供應商

台塑石化公司與中油公司本土煉油廠形成寡佔的局面。在台灣原油缺乏及國際原油蘊藏為國營油公司及國際大型石油公司所寡佔的情況下，台灣煉油廠再往上整合進入探勘生產成功機率較小。

中油公司探勘部門已採緊縮之策略。由於，煉油廠的進出障礙與成本很高，因此煉油廠必須以發揮其生產效率為主要考量點，並願意為長期利益暫時犧牲短期利潤。

（四）購買者

台灣地區油品行銷通路，中油公司擁有自營與加盟的加油站；台塑石化公司則透過區域性代理商、自營加油站與加盟加油站銷售顧客。短期間，台塑石化公司為期能迅速擴展其行銷據點將對代理商或加盟站提供具有吸引力之條件使加盟加油站購買者居於較佳之議價能力。對最終消費之購買而言，在台灣地區油品市場自由化後，無差異化及標準化商品所構成之競爭市場將使消費者享受合理之價格與更多之服務。由於車輛本身有較大地理移動範圍之特性，隨著加油站分布密度提高後，消費者所能選擇之加油站地點較有彈性。

（五）替代品

台灣地區自八十四年推廣液化石油氣（LPG）汽車。由於加氣站之增建屢受抗爭興建不易，並不普及，導致 LPG 汽車加氣不方便，銷售量不佳。目前駕駛者多為計程車業者，液化石油氣之年銷售量僅有六千公噸，對現有汽、柴油市場影響甚微。台北市政府從八十九年四月開始嘗試推廣 CNG（壓縮天然氣）公車，並購買十四輛 CNC 公車試行。預期其未來發展將如 LPG 車，在加氣站凝普遍之情況下，其規模經濟不易顯現，導致將只局限於特定地區與使用用途。電動汽車目前受限於電發展尚未有經濟性與技術性之突破，預期十年內將不致於對油品市場帶來威脅。

第五章供油業者與加油站之加盟連鎖及聯合行為關係

一、概說

隨著解除進入市場限制，則無論是煉油業者或進口業者，行銷通路均將成為其進入油品市場的重要競爭關鍵行銷管道，在油品市場競爭中有其決定成敗之影響力。再者，依據石油管理法草案第二十一條之規定，未來油品價格將不再受到國家價格管制，回歸由市場機制決定。因此對於油品產業上下游之間關於轉售價格與行銷管道之競爭秩序，將成為油品自由化後市場秩序規範的重心。其中又以通路之競爭有決定成敗之影響力。

以車用汽油為例，目前仍占中油公司 20%以上營業額，車用加油站為其唯一之行銷通路，車用加油站之設置成本則需要三千萬以上，新進的油品供油業者或經銷商不可能重新建購所有的加油站，是以，中油公司、台塑公司與其他供油業者如何與現有之民營加油站共同建購行銷通路，將是油品自由化後一個重要的議題。

二、我國供油業者之連鎖加盟關係

(一) 加盟連鎖之一般類型

一般而言，加油站的經營模式依所有權與經營權之不同作為劃分基礎時，略分為以下四種形式：

1. CO-CO（company-owned and company-operated）：

意指由供油業者直營之加油站，所有權與經營權均屬油公司。此種類型之加油站主要為石油公司建立企業經營形象及訓練員工為目的之示範加油站。其優點為所有權和管理權集中、營業性質與經營策略規劃相同，且行銷效率最高。

2. DO-DO（dealer-owned and dealer-operated）：

意指由加油站業者經營之加油站，所有權與經營權均屬加油站業者。因其產權不屬於油公司，故加油站業者具有較高的自主權，雖仍向油公司購油，但對油公司銷售策略的配合度較難掌握，易影響油公司整體銷售形象。此外，此類經營特徵在於油公司若能不斷提高服務品質，則加油站的忠誠度會愈高。

3. CO-DO（company-owned and dealer-operated）：

意指由供油業者擁有所有權，但另委託加油站業者經營之加油站。

4. CO-FO（company-owned and franchise-operated）：

意指由供油業者擁有所有權，但另由油公司授權之業者經營之加油站。其與前者 CO-DO 模式最大的差異在於在本模式下，僅與油品販售有關設備（如加油機）方屬油公司，其餘設備（如修車廠、便利商店）之所有權則屬加油站經營者所有。

（二）加盟連鎖之關係

除了油公司直接經營的加油站類型外，其餘類型供油業者與加油站經營者的關係除了加油站之興建（CO-DO 與 CO-FO）類型與設備安裝外，主要尚可分為以下方面：

1. 產品形象與各種行銷活動（marketing）由油公司負責。

2. 油公司與業者採取個別簽約策略，並依煉製成本、該站購地與建站成本、市場供需、公司經營策略（例：新產品促銷策略）、購油量大小、財務能力、經營績效（例：有形發油量成長、無形之服務改善或油公司促銷活動配合度高低）等因素，決定其躉售價格。

3. 加油站業者除需支付油公司租金（CO-DO 與 CO-FO），並由油公司負責

加油站設備的維修保護。其餘有關加油站業務經營之一切開銷與人員管理完全由加油站業者負責。

（三）我國供油業之加盟連鎖類型

依據本報告之調查與訪談結果，在我國供油端自由化後台灣地區加油站與供油端的供油關係有下列幾種形式：

1.中油公司之加盟連鎖類型

（1） 自營：

自營之類型在所有權與管理權上即等同於前述之 CO-CO 類型。不過值得注意的是，由於過去中油公司在油品市場中具有獨占經營地位，在政府開放加油站經營前亦負有充分供應之義務，因此其於台灣各地廣設由其所有之加油站，以達成此一義務。在這點上與國外經驗中直營站係為建立品牌形象有所不同。在自營站中，其所有權屬於中油公司所有，可視為中油公司的分公司或分支機構，本身欠缺經濟上的獨立性。至民國 89 年 10 月為止，中油公司擁有自營站共計 602 站。

（2） 自願加盟：

自願加盟又可分為 CO-FO 或 DO-DO 類型，合約年限至少三年以上。在此一類型下除油品採批發價格供應，並由中油負責供貨到站外，亦需懸掛中油公司之品牌（即中油公司辨識系統，Corporation Identification System, CIS）。至民國 89 年 10 月為止，屬於此一類型之加盟加油站共計有 618 站。

（3） 購油契約

購油合約中以 DO-DO 類型較常見。一年換約一次。雖然購油契約之油品價格亦屬批發價，但加盟之加油站無須懸掛中油公司之 CIS 辨識系統，而可自創品牌，故大型之私營連鎖加油站，如全國加油站等均採取此一加盟類型。

（4） 供貨聯盟

供貨聯盟在契約條件上與前述之購油契約幾無差異，但契約年限為一至二年，較前述購油契約為長。加盟之加油站同樣無須懸掛中油公司之 CIS 辨識系統。截至民國 89 年 10 月為止，屬於購油契約與供貨聯盟類型之加盟加油站共計有 568 站。

（5） 操作協議契約：

操作協議契約以 DO-DO 類型較常見。此種類型之價格亦屬批發價，其與前述類型最大的不同在於前揭四種加盟類型之計價方式是十天結算一次，七天內付款（目前已改為十五天結算一次，七天內付款），而操作協議契約之加盟業者則必須以現金購買油品。

資整理各種加盟類型如下表 6。

表 6 中油公司加盟連鎖關係比較表

資料來源：本研究整理

	直營站	自願加盟	購油契約	供貨聯盟契約	操作協議契約
契約年限		通常為 3 年	一年換約一次	一至二年	短期買賣
所有權	中油公司	多半屬加油站業者	加油站業者所有	加油站業者所有	加油站業者所有
CIS 是否統一	是	是	否	否	否
價格	批售價	批售價	批售價	批售價	現銷價
供貨方式	送油到家	送油到家	送油到家	送油到家	送油到家
付款方式	十五天結算一次，七天內付款	十五天結算一次，七天內付款	十五天結算一次，七天內付款	十五天結算一次，七天內付款	現金給付

2. 台塑公司之加盟連鎖類型

由於台塑公司目前尚屬新進業者，故除了直營站僅有林口示範站外，其餘均屬自願加盟性質。不過由於台塑石油的不同經營策略，因此加盟之加油站一面係與台塑石化公司訂立油品買賣合約（油品供應），同時加盟契約則係與台塑公司之子公司台亞公司簽訂。

至於台塑公司之加盟條件方面，依據本研究之訪談結果，基本上與中油公司相同，亦採批發價、送貨到站以及延後付款等條件。根據報載，目前與台塑簽訂約達三百家民營加油站的供油合約，合約年限一律為五年[118]。

（3）其他供油業者

雖然目前油品進口業尚未開放，但國際間跨國石油公司，如 MOBIL、CALTEX、BP 等，已先後後進入國內市場，與加油站業者進行加盟活動，為未來市場預先佈局。

相較於中油及台塑公司之加盟連鎖模式，國際石油公司由受限於目前尚無法自行進口油品，仍必須向中油或台塑購油，因此其加油站必須先與國內供油業者簽訂供油契約後，再透過提供設備、CIS 或協助經營管理等方式，與加油站建立加盟關係。例如採所謂「經營輔導」或與其本國加油站事業結合之方式，甚至有向原業者承租場站設備經營的類型。

表 7　國際石油公司之加盟類型

資料來源：中油公司

石油公司	加油站	經營方式
MOBIL	樹新、輔大	經營輔導
CALTEX	廣福、大湳、十興、波羅汶、新關、祥永	租營
B.P	甲上、大上、全安、彰南、水上交流道、嘉旺、民生、德華、宏挺、明德	與國內企業結合經營

三、供油業者之加盟連鎖行為在競爭法上之意涵

（一）公平法上關於加盟連鎖為之規範

1、對結合的相關規定

[118] 工商時報，財經產業，891129。

公平法第六條第一項明文規定，所稱結合為符合下列情形之一者：1.與他事業合併者；2.持有或取得他事業之股份或出資額者；3.受讓或承租他事業之營業或財產；4. 與他事業經常共同經營或受他事業委託經營者；5.直接或間接控制他事業業務經營或人事任免者。其中第一至第四款為列舉規定，與一般反托拉斯法所規定之結合型態類似。值得說明的是，第二款之取得他事業之股份或出資額，此處特別將「出資額」列出，原因在依公司法並無規定無限公司、兩合公司、有限公司之資本應分為股份，因此代表該等公司之資本獲得概以出資額通稱。至於第五款前段有概括規定之立法用意，在於避免前四款規定之疏漏。另外，無論「水平」與「非水平」型態之結合都為本法所規範。

另外，公平法第十一條規定，事業結合時，有下列情形之一者，應向中央主管機關申請許可：1. 事業因結合而使其市場占有率達三分之一者。2. 參與結合之一事業，其市場占有率達四分之一者。3. 參與結合之一事業，其上一會計年度之銷售金額，超過中央主管機關所公告之金額者（目前公告之金額為新臺幣五十億元）

若油品供應商與加油站業者間具有控制從屬關係，符合上述的結合行為定義，並且達到公平交易法第十一條第一項的結合申請要件時，應於事前向公平會申請許可。中央主機關收受前項之申請，應於二個月內，就此結合案「對整體經濟之利益大於限制競爭之不利益[119]」，做為核駁之決定的依據。若應申請結合而未申請，或於申請後未獲許可而為結合者，則是違反公平交易法第十一條[120]規定。

有關違法結合的處分，則根據第十三條之規定如下：「事業結合，應

---

[119]公平交易法第十二條規定。

[120] 公平交易法第十一條第一項規定，事業結合時，有下列情形之一者，應向本會申請許可：１、事業因結合而使其市場占有率達三分之一者；２、參與結合之一事業，其市場占有率達四分之一者；３、參與結合之一事業，其上一會計年度之銷售金額，超過本會所公告之金額者 (目前公告之銷售金額爲新臺幣五十億元)。

申請許可而未申請，或經申請未獲許可而為結合者，中央主管機關得禁止其結合、限期命其分設事業、處分全部或部份股份、轉讓部份營業、免除擔任職務或為其他必要之處分。事業違反中央主管機關依前項所為之處分者，中央主管機關得命令解散、停止營業或勒令歇業。」

（二）現階段供油端加盟連鎖行為在競爭法上之意涵

1.自由化前之導正措施

中油公司不但在供油端仍然維持獨占地位，亦同時擁有六百餘座自營加油站，與民營加油站業者則以加盟方式形成「連鎖加油站」，以維持經銷關係。在油品自由化之前，中油公司為維護與民營加油站業者之長期經銷關係，在 86 年起陸續要求民營業者中止原「連鎖加油站供油合約」，另行簽訂 5 至 25 年不等的「長期供油合約」；另方面中油公司為擴充加油站據點，乃與有意經營加油站之地主共同興建加油站，並自 85 年起陸續向行政院公平交易委員會申請結合許可。

對與此一發展，公平交易委員會基於油品自由化後，新進之供油業者，無論是煉油業者或進口業者，行銷通路係其進入油品市場的重要競爭關鍵，中油公司的長期合約與結合合約，均可能成為新進供油業者進入市場之阻礙，乃於 86 年 11 月 5 日第 314 次委員會議及 87 年 1 月 21 日第 326 次委員會議分別決議，在油品未完全自由化以前，中油公司以共同經營等簡易結合方式（地主出土地、中油公司出資建造軟硬體設備）進行加油站之申請案，公平交易委員會將一律不予許可，且為使在起跑點公平競爭起見，乃決議中油公司應取消長期合約，且新訂合約之期限不得超過國內油品自由化時點及進口油品全面自由化時點，維護行銷通路之自由競爭。

2.自由化後供油業者之加盟連鎖之競爭法意涵

自從經濟部自民國七十六年六月開放民營加油站業務以來，新設加油站快速成長，使得加油站市場之競爭日趨激烈。關於此點可由平均每座每

日發油量逐年降低得知。據統計，民營加油站在售油量的表現上，雖然總售油量逐年成長，並於民國 88 年首度超過中油，但平均每座每日售油量卻始終低於中油，且自民國 84 年起開始呈現負成長。（如表 9 所示）另外，隨著台塑公司加入市場，對於尋求業者加盟購油不遺餘力，更顯競爭。然而，隨著台塑公司油品的上市，供油業者與加油站之間的加盟連鎖甚至聯合行為，是否會有不同的競爭法意涵，又其中是否可能涉及違反公平交易法之行為態樣，值得進一步分析。

1. 加盟連鎖與結合行為：

以目前各石油公司與加油站業者之加盟連鎖行為類型觀察，在自願加盟類型中往往會產生由石油公司提供設備、經營訓練與 CIS，甚至由石油公司投資取得股份之行為，即與公平法所規定之「持有或取得他事業之股份或出資額者」、「受讓或承租他事業之營業或財產」、「與他事業經常共同經營或受他事業委託經營者」以及「直接或間接控制他事業業務經營或人事任免者」應申請結合之要件相符。

不過，基於「管大不管小」的立法精神，目前公平法需申請結合許可之事業，僅限於「事業因結合而使其市場占有率達三分之一」、「參與結合之一事業，其市場占有率達四分之一」以及「參與結合之一事業，其上一會計年度之銷售金額，超過新臺幣五十億元」三者。以供油端事業觀察，由於台塑系統之加油站係與台亞公司進行加盟，而非台塑公司，故目前僅中油公司達到此一申請結合標準。至於在加油站端是否有符合前揭標準之事業還需進一步的實證研究。

2. 長約問題：

中油公司利用簽訂長期供油契約的方式，對民營加油站展開固樁行動，希望在油品自由化後，仍能與各加油站維持良好的關係。但台塑石化公司向公平會請釋，中油此種契約是否違反公平交易法？經公平會於 87 年 1 月 26 日委員會做成決議，該供油契約的契約期限，倘跨越國內油品自

由化時點或進口油品自由化時點，並涉有獨家供油條款，已直接阻礙新進業者之進入市場機會，嚴重影響油品自由化之政策目標，則違反公平交易法第十條第一款之規定。因此，公平會要求中油公司與民營加油站所簽訂的長期契約，不得超過油品自由化的時點。自九月台塑石化公司正式投產後，中油公司與民營加油站之間的長期契約已依規定重新簽訂。

此外，若在自由化時點之後，有論者認為不論中油公司、台塑石化或是進口油商皆可與加油站訂立任何期限的長期契約（屬商業行為之契約自由），而不受競爭法所限制[121]。惟本文以為，由於現階段中油公司在供油端仍具有獨佔的支配地位，因此其是否有利用此一地位，透過加盟契約年限維持或擴張市場地位，阻礙競爭之情事，前述歐盟法院在*United Brands* 一案之推論理由或許可資借鏡。

3. 繼續供給義務：

目前台塑雖然已開始供油，但由於其因輸油管線並未建立妥善，油罐車因尚無法精確掌握發車時間，以及各加油站與油庫連線之POS系統尚未連線等因素，導致仍有部份已加盟旗下之加油站業者在由中油轉換到台塑的過程中出現仍須向中油購油的現象[122]。對此，由於中油公司仍屬供油端的獨占事業，若是因加油站業者加盟競爭對手而拒絕交易，顯然屬於濫用市場地位之行為。依據歐盟競爭法之*Commercial Solvents v. Commission*[123]一案之見解，當具有支配力之廠商拒絕供給之原料對需求者造成極大影響，而其拒絕又欠缺客觀上之理由，同時拒絕供給對於競爭環境造成嚴重影響時[124]，即屬違法之行為。

---

[121] 梁啓源，前揭文，頁 47。

[122] 依據本研究之訪談結果，一家位於北縣新莊之加油站雖已於 89 年 10 月 1 日加盟台塑，但仍發生 7 天內向中油購油 7 車(包括汽油 5 車、柴油 2 車)的現象。以該站每日平均發油量 18 公秉，而油罐車平均每車容量爲 13 公秉觀察，顯然台塑供油系統確實出現漏洞。

[123] Istituto Chemioterapico Italiano SpA and Commercial Solvents Corp. v. Commission, 6-7/73, (1974) ECR 223

[124] *Id.* at 235

4. 差別待遇行為：

目前，台塑與中油與加油站簽訂契約，雖依其個別發油量多寡，給予不同的折扣[125]，但應尚不至違反公平交易法。

表 8　我國加油站成長統計

年度別（民國）	80	81	82	83	84	85	86	87	88
加油站總數	**1,042**	**1,092**	**1,138**	**1,190**	**1,242**	**1,350**	**1,521**	**1,723**	**1,884**
中油	**593**	**600**	**598**	**598**	**594**	**591**	**593**	**595**	**602**
民營	**449**	**492**	**540**	**592**	**648**	**759**	**928**	**1,128**	**1,282**
售油量	8,242	9,119	9,956	10,542	11,059	11,336	11,613	12,097	12,582
中油	5,040	5,397	5,651	5,794	5,951	6,000	5,710	5,499	5,408
民營	3,205	3,372	4,299	4,748	5,108	5,336	5,903	6,598	7,174
每站日平均發油量（公秉）	**22.42**	**23.35**	**24.46**	**24.81**	**24.92**	**23.90**	**22.16**	**20.43**	**19.11**
中油	**23.25**	**24.72**	**25.87**	**26.55**	**27.36**	**27.67**	**26.43**	**25.36**	**24.76**
民營	**21.24**	**24.62**	**22.83**	**22.98**	**22.57**	**20.72**	**19.17**	**17.58**	**16.31**
民營成長率		**1.7**	**5.6**	**0.7**	**-1.8**	**-8.2**	**-7.5**	**-8.3**	**-7.3**

資料來源：行政院公平交易委員，http：//www.ftc.gov.tw.oil88txt.htm，2000/4/20

（三）聯合行為之意涵

1.聯合行為之意義

所謂聯合行為，依據現行公平法第七條規定，係指「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」。其中聯合行為依據公平法施行細則第五條，係以同一產銷階段之水平聯合為限。又前揭公平法第七條所稱之其他方式之合意，係指「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」（公平法施行細則第七條）。

[125] 目前中油給民營加油站的利潤是，達到 200 公秉的廠商可獲 0.22%的業績獎金(俗稱退佣)，一般是採每月發放，每年達到提油量還有 0.15%的業績獎金，合計中油在台塑油品上市後，給予民營加油站的獎助金比率達 0.37%。

在我國公平法的架構下，對於聯合行為係採取原則禁止例外許可之立法例，故同法第十四條明定，事業不得為聯合行為。但有下列情形之一，而有益於整體經濟與公共利益，並經公平會許可者，不在此限：

（1）低成本、改良品質或增進效率，而統一商品規格或型式者。

（2）為提高技術、改良品質、降低成本或增進效率，而共同研究開發商品或市場者。

（3）為促進事業合理經營，而分別作專業發展者。

（4）為確保或促進輸出，而專就國外市場之競爭予以約定者。

（5）為加強貿易效能，而就國外商品之輸入採取共同行為者。

（6）經濟不景氣期間，商品市場價格低於平均生產成本，致該行業之事業，難以繼續維持或生產過剩，為有計畫適應需求而限制產銷數量、設備或價格之共同行為者。

（7）為增進中小企業之經營效率或加強其競爭能力所為之共同行為。

茲整理各種可能之聯合行為樣態如表 9。

表 9　聯合行為樣態

行為類型	衡量整體經濟與公共利益應考慮因素
（標準化聯合） 為降低成本、改良品質或增進效率，而統一商品規格或型式者	1. 生產成本降低的程度 2. 生產效率提高程度 3. 產品品質改良程度 4. 消費者便利性 5. 商品價格變化預估 6. 參與聯合事業之市場占有率 7. 對未參與聯合事業的阻礙程度
（合理化之聯合） 為提高技術、改良品質、降低成本或增進效率，而共同研究開發商品或市場者	1. 研究發展成本降低程度 2. 技術水準提高程度 3. 生產效率提高程度 4. 產品品質改良程度 5. 產銷量變化預估

	6. 商品價格變化預估 7. 參與聯合事業之市場占有率 8. 業者有無濫用市場地位之虞 9. 業者產銷策略是否受約束
（專業化聯合） 為促進事業合理經營，而分別作專業發展者	1. 產銷成本降低的程度 2. 產銷效率提高程度 3. 商品品質改良程度 4. 生產技術提高程度 5. 產銷量增加程度 6. 參與聯合事業之市場占有率
（輸出之聯合） 為確保或促進輸出，而專就國外市場的競爭予以約定者	1. 出口成本降低的程度 2. 出口價格變化預估 3. 有無不當侵害國內一般消費者及其他相關事業利益之虞 4. 外國政府報復的可能性
（輸入之聯合） 為加強貿易效能，而就國外商品之輸入採取共同行為者	1. 進口成本降低的程度 2. 影響國內產業發展之程度 3. 產業經營成本降低程度 4. 有無不當侵害國內一般消費者及其他相關事業利益之虞
（不景氣聯合） 經濟不景氣期間，為有計畫適應需求而限制產銷數量、設備或價格之共同行為者	1. 總體景氣狀況 2. 市場價格持續低於平均生產成本之程度 3. 是否該行業之事業難以繼續維持或生產過剩 4. 是否經事業之合理化經營，仍難克服不景氣的困境 5. 有無不當侵害一般消費者及其他相關事業利益之虞 6. 參與聯合事業之員工人數
（中小企業之聯合） 為增進中小企業之經營效率，或加強其競爭能力所為之共同行為者	1. 是否符合中小企業之認定要件 2. 中小企業聯合後，其經營效率或競爭能力是否將顯著提升 3. 參加聯合之事業，以個別之努力難以增進經營效率，或加強競爭能力 4. 有無不當侵害一般消費者及其他相關事業利益之虞

2. 供油業者聯合行為在競爭法上之意涵

油品供應商與加油站業者，若有以契約、協議或其他方法之合意，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，則可能會違反公平交易法第十四條的規定。

再者，特別值得的是公會的聯合行為。在過去中油獨家供油期間，油價受到油品計價公式之限制，故公會之功能多限於服務性質，其功能至多屬於會員利用公會集會之便反應價格以外之事項，再由做為對中油的統一窗口。供油端自由化後，公會對於價格與服務內容之影響力與日遽增，功能勢必複雜化，惟需注意公平法中有關聯合行為之規範，避免會員出現以契約、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。

第六章 結論

自從民國 76 年開放加油站經營開始，我國油品市場自由化便逐步的脫離傳統國家管制的領域，回歸市場機制。隨著民國 89 年台塑石油加入供油以及油價公式的廢止，油品市場可為完全的進入競爭環境。對於這個過去長期受到參進與價格管制的新興市場，如何建立新進業者與現有業者公平競爭的環境，誠屬競爭法上的新課題。由於我國油品市場過去長期由公營事業所獨占經營，形成一個龐大且上下游整合的市場結構。故在此刻競爭法的觀察重點，便在於排除市場參進障礙，創造新進與現有業者得以公平競爭的環境。否則參進與價格管制解除，而競爭機制卻又無法落實，豈不枉費自由化政策的美意。

在這份報告中，我們的研究重心便以油品自由化（特別是供油端的自由化）為時間點所可能出現的二個重要競爭法問題進行探討，一是涉及建構整體油品市場公平競爭環境的「關鍵（或瓶頸）資源」開放共享的問題，二是隨著台塑石油加入，供油業者為確保其行銷通路所採用的加盟連鎖或其他聯合行為在競爭法上的應有評價。

一、競爭法與供油業者之資源共享

對於第一部份之探討，我們觀察到競爭法上之「關鍵設施原則」，確實屬於一種在比較法上持續發展，且往往與市場自由化政策有密切連接的法概念。然而其贊成反對意見互見，且其內涵亦因區域之不同而有所差異，甚者如澳洲法制更將此一概念予以法制化，成為推動產業自由化的重要手段。但無論如何，本原則作為認定獨占事業濫用其市場支配地位的類型之一，應可視為普遍的見解。

因此，對於自由化過程中若干由現有優勢業者所掌控且將形成市場參進瓶頸的設施，該設施之所有者或控制者在拒絕競爭對手共享該設施時，便有必要具備強烈、正當且客觀存在的理由，否則單純的以維護商業利益

或獨占市場地位作為理由拒絕開放共享，即有違反公平法第十條的危險。不過，適用本原則時幾個核心概念必須先加以界定，如「該設施是否為市場參進瓶頸」，亦即歐盟法制上之「若競爭者無法接續利用該設施時，會造成嚴重、無法避免且永久性的競爭上不利益」的判斷標準。不過這些項目往往需要針對個案進行實證調查。

歸納本報告之分析，對於供油業者之資源共享的問題上，我們得到以下幾點結論：

（一） 競爭法應以「競爭」為依歸

固然有論者認為若競爭法不採取較為積極之態度，相關市場之自由化恐將不易推動[126]，澳洲更直言欲以「國家接續制度」(NAR)作為代替結構重整的手段。惟本文以為由於屬性上的不同，公平法之執法仍宜以維持並促進市場競爭作為基本依歸，除非面對濫用獨占地位，擴張獨占力量甚至意圖藉此消滅競爭的場合，否則不宜對「非競爭」之事項，如追求環保、提高資源使用效率等，作出過多的考量，而應留待產業特別法解決。

（二） 供油業者之資源共享之項目

至於油品自由化後可能造成市場參進瓶頸，妨礙市場競爭的幾項具體設施方面，總結前述各章之探討，可分為以下幾個發展方向：

1. 內陸油管與儲槽之開放共享：

在內陸油管方面，在僅取得粗略的成本比率的限制下，輸油管線與特定儲槽是否構成市場參進之瓶頸，其中可能的主要著眼點，應在於複製特定油管儲槽是否在為法律上可能，以及海運、管線運輸、油罐車等不同運輸模式之成本差異在台灣地區是否會造成嚴重影響甚至消滅競爭之效果。必須針對這些項目作進一步的實證調查分析，方足以判定拒絕共享是否足以造

[126] John Temple Lang，前揭文，頁 483-485。

成妨礙或消滅競爭的結果來決定其是否屬於「關鍵」設施。不過在比較法之經驗上並未見將之認定為關鍵設施之先例。

2. 港埠邊儲槽

港埠邊儲槽是否屬於「關鍵設施」方面，量業者自他處取得所系爭服務的可能性將成為判斷重心。在國內石化業外移，石化業者紛紛改裝其港埠邊之石化儲槽成為油品儲槽的發展趨勢下，港埠邊儲槽的「關鍵性」勢將受到影響。

3.機場油庫油管之資源共用

就機場油庫油管之資源共用方面，由於我國中正機場之情形非屬典型的「關鍵設施原則」之案例，故較妥適的解決辦法，係由民航局主動開放屬其所有之機場內加油設施（depot、地下油管與加油拴）由各石油公司共用共享，至於機場外各公司之調節用儲槽之大小與距離，則似應在各事業維護供油穩定的商業利益與信譽考量下，由市場自行決定。至於公平會則宜依據公平法第九條與第四十六條之規定，以協調之立場爭取交通部及民航局調整。

二、競爭法與供油業者之加盟連鎖及聯合行為

在本部分中主要探討的對象在於油品市場自由化後，供油業者為了鞏固基礎，在採取加盟連鎖等經營策略或其他聯合行為時，可能涉及公平法之行為態樣。依據本研究之實際訪談結果，目前台灣地區加油站與供油業的供油關係，基本上可歸納為直營、自願加盟、購油合約、供貨聯盟合約以及操作協議契約。而台塑公司與其加油站亦同。至於在加盟連鎖過程中可能涉及違反公平交易法之行為態樣，略可分為以下幾種：

（一）加盟連鎖與結合行為：

以目前各石油公司與加油站業者之加盟連鎖行為類型觀察，在自願加

盟類型中往往會產生由石油公司提供設備、經營訓練與 CIS，甚至由石油公司投資取得股份之行為，即該當於公平法所規定之結合類型，不過由於公平法「管大不管小」的立法精神，故目前需依據公平法申請結合許可之供油業者，僅有中油公司一家

（二）長約問題：

在油品自由化前公平會曾於 87 年 1 月 26 日委員會做成決議，要求中油公司與民營加油站所簽訂的長期契約，不得超過油品自由化的時點。惟若在自由化時點之後，有論者認為不論中油公司、台塑石化或是進口油商皆可與加油站訂立任何期限的長期契約（屬商業行為之契約自由），而不受競爭法所限制。惟本文以為，由於現階段中油公司在供油端仍具有獨佔的支配地位，因此仍應檢視其是否有利用獨占地位，透過加盟契約年限維持或擴張市場地位，阻礙競爭之情事。

（三）繼續供給義務行為：

對於以加盟台塑石油之加油站繼續向中油購油一事，由於中油公司仍屬供油端的獨占事業，若是在欠缺其他客觀上之理由，僅以加油站業者加盟競爭對手而拒絕交易，本文以為或許屬於濫用市場地位之行為。

（四）聯合行為

在聯合行為方面，值得重視的是公會的聯合行為。在過去中油獨家供油期間，油價受到油品計價公式之限制，故公會之功能多限於服務性質，其功能至多屬於會員利用公會集會之便反應價格以外之事項，再由做為對中油的統一窗口。供油端自由化後，公會對於價格與服務內容之影響力與日遽增，功能勢必複雜化，惟需注意公平法中有關聯合行為之規範，避免會員出現以契約、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，相互相互約束事業活動之行為。

附錄一：中國石油公司油品行銷事業部訪談記錄

時間：民國 89 年 9 月 8 日下午 1:30~3:00

地點：台北市館前路 71 號

受訪人：林勝俊副執行長等 5 位主管

訪問人：張玉山教授、李淳助理研究員 、宋麗秋、殷敏倫

紀錄人：殷敏倫

問題一：在石油聯產品之特質下，煉製過程中各產品市場如何區分？是否各有不同之經營行銷策略？

答：各產品市場之區隔，因煉製過程不同而有不同產品，其市場可區分如下：

（一）油品市場

1.汽油	汽車動力消費市場
2.柴油	動力機械及鍋爐柴油運輸車輛
3.航空燃油	航空動力用油
4.燃料油	鍋爐燃燒用油
（二）液化氣市場	工業及家庭燃燒用
（三）石化品市場	供塑膠、纖維、石化等中間原料
（四）溶劑油市場	供石油化學品原料及摻配調製用
（五）潤滑油市場	動力機械潤滑及冷卻用油

因其市場不同由各事業部自行依其特性研擬不同之經營策略。

問題二：面對油品自由化的發展，中油公司在煉製與通路端之經營策略有何因應與調整？

答：因應油品自由化，中油煉製與通路經營策略之調整

（一）中油調整組織成立如下事業部：

1.煉製事業部

2.油品行銷事業部

3.石化事業部

4.液化氣事業部

5.溶劑油事業部

6.潤滑油事業部

7.電信事業部

8.保全事業部

（二）煉製事業部與油品行銷事業部之區隔及策略研擬

1.煉製事業部

原油與半成品之進口、煉製業務之推廣、策略研擬及成品外銷市場之經營拓展

2.油品行銷事業部

（1）國內市場之行銷及策略研擬

（2）不足成品油之進口

問題三：其他民營供油業者可能的競爭策略為何？又民營加油站業者可能的競爭策略為何？在競爭過程中您認為有無不公平競爭行為發生或可能發生？

答：民營加油站業者可能的競爭策略

第二家供油業者的油品將於 89.9.11 起開始供應加油站通路，為突破由本公司獨家供應的油品市場，預估競爭對手初入油品市場將採取價格策略與差異化策略。價格策略可能以本公司油品單位牌價減價計收。差異化策略以提供附加項目為主軸，如保證利潤、積點贈獎，補助刷卡費用、補助工作服、免費製作 CIS….等各種方式。民營加油站業者處於油品供應商之間，如何獲取最大利潤，是他們思考的重點，其競爭策略將是 Porter 競爭策略五力分析中的議價力量。如何以現有的單站市場力量，如何以結盟同業的方式來提昇自己在油品供應商間的議價力量，是目前民營加油站通路業者採行的競爭策略。

在競爭過程中本公司比較擔憂的是身為國營事業，為配合政府採購法，行銷力及營運力較受限制，無法即時發揮速度效果。

問題四：與其他加油站業者相比，中油公司在競爭的優勢與劣勢何在？

答：

（一）競爭優勢：

1. 油品品質保證：國光牌、正字標記。
2. 完備配銷體系：七個營業處、十九個零售服務中心、603 座加油站，行銷通路廣大健全。
3. 良好的技術及售後服務。
4. 員工的素質及能力均佳。
5. 專業訓練多，不斷提升工作能力。
6. 50 年加油站經營管理之 Know-How。
7. 都會地區加油站具較佳地理位置。

（二）自營加油站之競爭劣勢：

1. 執行政府政策：政策任務，偏遠加油站年年虧損仍需經營。
2. 用人成本偏高：工作人員老化、薪資高。
3. 環保意識高漲及國營事業體制，投資計畫流程僵化，增建加油站不易。
4. 薪資與激勵制度僵化，工作人員服務態度保守。

問題五：中國石油公司是否有跟其他公司聯合研發、策略聯盟或委託生產等合作計畫？

答：目前本公司與多家知名廠商合作經營部分多角化項目，概述如下：

（一）合作經營汽車百貨商店：路士達及劦大等二家公司

（二）合作便利商店：萊爾富及統一超商等二家公司

（三）合作汽車專業保養廠：國產、普利擎、路士達、國揚及信昌等五家公司

（四）合作大型汽車：與多家廠商合作經營

問題六：對於未來加油站之加盟或結合，採取如何之策略？能否提供經銷合約範本參考？

答：本公司未來爭取加油站加盟之策略方向如下：

（一）掌握末端消費者市場，以凝聚通路。

（二）規劃多元化加盟通路，以掌握市場變化。

（三）採行彈性價格策略，並推行量價折讓。

（四）提供多角化業務，分享油外市場。

（五）提供各項經營技術及管理知識。

（六）加強服務措施，提升加盟站營運力。

（七）加強廣宣促銷，增加集客力。

問題七：對於輸油管線之開發代輸或共用是否有可能？

答：本事業部主要輸油管線之輸油能量，考量管線維護時間、油料與油槽調度，每月最大輸油操作量以二十五天計，配合市場需求。本事業部西部主要輸油管線之使用率，白油管線北、南部已達 70%（以上），黑油管線南部亦達 75%，無多餘能量供代輸；而白油管北部八深桃新管線、中部管線及黑油管北部雖尚有多餘能量，惟將來市場縮小時，則減少海運南油北上，以管輸為主，其管線使用率將提高，致無多餘能量供代輸。若管線能量有多餘時，則需在不影響本公司市場之情形下進行代操作業務。

至於儲槽部分，本公司訂有儲槽租賃管理要點，其範圍只界定租給油品轉運至第三地之業者，提供碼頭附近儲槽出租，在不影響目前調度作業，優先出租東區處之花蓮、蘇澳供油中心附近碼頭之油槽。

附錄二：台北世新加油站訪談記錄

時間：民國 89 年 11 月 10 日上午 10:00~12:00

地點：世新加油站，台北市景興路 293 號（中油公司自願加盟）

受訪人：陳詩禮總經理（北市加油站公會常務理事）

訪問人：李淳助理研究員 、殷敏倫

紀錄人：殷敏倫

問題一：公會之立場觀察，台灣地區油品自由化後加油站業者之基本心態為何？公會在自我定位與功能上有何調整？

陳詩禮總經理（以下簡稱陳）：個人並非公會理事長不能代表公會發言，但如就個人意見而言：公會是服務所有成員的組織，以往只有中油一家供油廠商，故很多與中油相關之問題都可利用公會集合之便趁機討論，油品自由化之後這種型態必然會完全改變，可以斷言，公會功能勢必簡單化，惟關於法令、能源、環保及政策宣導，公會應要彙整業者的意見反應給主管當局，至於，未來當中油與台塑公司市場佔有率相當時，公會很可能會依據不同品牌的業者提出的問題，對中油或台塑等油品供應者提出建議或對策。

問題二：中油公司民營化與否對市場有無影響？

陳：無可置疑的，自由化之後衝擊最大就是中油，其次就是加油站的業者，消費者是最大的贏家。

問題三：預測未來，您認為和桐等國內業者加入供油的可能性多高？國外油商進入台灣市場的機率多大？ 能否與中油或台塑競爭？

陳：和桐之組織類似全國、北基，以其能力而言絕對可以自己進口，但依目前台灣之環境及法令恐怕沒那容易。

問題四：油價計算公式廢止後，油價不再受管制。公會與會員對此之看法為何？有何因應之道？是否有可能展開價格戰？

陳：站在經銷立場，當然希望油價穩定，並有應得之利潤，但因公平交易法之限定及設站不實誘因和誤導（大家都認為經營加油站利潤很高），以致面臨設站後之競銷窘境，價格戰則無法避免。

問題五：目前台灣地區民營加油站與石油公司的供油關係有幾種形式？（直營、結合、加盟、單純批發買賣、其他）何種最為普遍？原因何在？

陳：目前中油有四種經銷契約：（1）自願加盟-通常契約年限約為 3 年以上（2）購油合約-例如全國加油站，每一年換約一次，油品價格為批發價（3）供貨聯盟合約-契約年限至少為一年（4）操作協議契約-隨時可向中油以現金銷貨價購買油品。台塑則採用策略性方法，與台塑公司（油品供應）則訂立油品買賣合約，和台亞公司（行銷）則簽訂加盟合約。

問題六：台灣地區加油站中，中國石油公司、台塑、全國、西歐與台糖等大型集團，以及其餘民營業者的市場佔有率情況如何（佔有率、加油站總數、分佈狀況）？其各有何種優勢？何種劣勢？未來是否有合併的趨勢？

陳：中油自營站約 600 站，而且大部分位都處於都會區的黃金地段。關於民營業者選擇供油廠商之因素有，供油問題（量）、品牌問題（質）、服務問題等，以上都是直接影響的因素。其次有加油站管理、硬體維修、環保、消防、勞工與公安等等的輔導。中油對於後段的服務絕對有優勢，至於前段就視各家業者的決定。關於目前兩家煉油商之作風與商譽，中油因隸屬於經濟部，所以公務員的心態再加上作業上的種種限制，故不如台塑之靈活。

問題七：您覺得中油對其直營站與民營加油站之供油或其他條件上是否有所差異？

陳：除特殊的如軍用油或中油員工之優待票外，沒有任何的分別，但是非自願加盟的業者則其在價格方面是有所差別的。

問題八：面對台塑加入油品市場後，國內油品市場競爭加劇。您認為消費者決定至何處加油的關鍵因素為何？是否會因油品自由化而改變？

陳：按歐美先進國家加油站的經驗來看，加油站之盈虧取決於（1）地點（2）動線（3）價格（4）服務（5）品質。依業者個人經驗，台灣可能為（1）品質（2）價格（3）動線（4）服務（5）地點。如果有促銷活動、大贈送、抽獎等活動則另當別論。兩地之間因素差異，可能是因為美國的地理環境是屬於版圖廣大，加油站彼此距離非常遙遠，所以地點是美國加油站設置的優先考量，而台灣的地理還則是大大不同，兩家加油站通常距離非常相近，所以地點是較次之的考量點，品質會為最優先的考量是因為台灣有一些不肖的廠商販賣假油，或是地下油庫猖獗，使得消費者在消費油品時會特別注重油品的品質。

問題九：各加油站業者未來可能的競爭策略為何？各加油站業者在競爭過程中您認為可能存在的不公平競爭行為為何？

陳：自由貿易之下，市場本來就存在量價差別，台塑與中油也不例外，這種現象對小站是不平等的，但又很難認定構成托拉斯的條件。

問題十：您對油品自由化後未來政府的角色與定位有何建議？

陳：建議政府對有意設立加油站的人提供實際詳細的市場概況以免業者後悔莫及。

附錄三：高雄華豐加油站訪談記錄[1]

時間：民國 89 年 11 月 13 日上午 10:00~12:00

地點：華豐加油站，高雄縣鳳山市鳳南路 286 號（台塑加盟站）

受訪人：鄭嚴貴董事長、林榮宗總經理、陳任榮站長

訪問人：張玉山教授、李淳助理研究員 、宋麗秋、殷敏倫

紀錄人：殷敏倫

問題一：台塑油品上市後，台灣消費者第一次可以選擇中油以外的品牌，面對油品開放後全新的市場，中油與台塑兩家廠商卯足全力來爭奪下游之供油業者（加油站）。請問您的加油站改成加盟台塑公司的原因為何？改變油品供應商後，有何顯著的變化？

答：當初改用台塑的油品是打著嘗試的心態來進行的，結果改變油品供應商後，初步估計，變更後最初一個月的營業額約有增加 20%左右。

加盟台塑是因為台塑公司在台灣的商譽良好，品質有保證，而且加盟台塑後，在台亞公司（負責台塑油品所有行銷業務）的定位為台塑加盟站，民眾會認為油品是直接由台塑供應，品質安全；但是如果在油品自由化之前，加盟中油公司，則民營加油站的層級次於中油直營站，許多民眾會認為民營加油站的油品品質劣於中油直營站，事實上兩者的油品的供應來源皆是相同。雖然在兩種油品供應商的加盟系統中民營加油站的地位皆屬相同，但在，無形中在消費者的心中形成了差異性。

加盟台塑油品至今一段期間，產生了一些問題：

（一）存貨成本增加：台塑至今沒有遍及全省的輸油管，所有的油品皆由雲林麥寮由油罐車運送至全省各地，由於油罐車運送的油量一車約為 20,000 公升，另外，運送時間難以控制，所以，各地加油站必須提前增加油品存貨，以避免斷油之風險，依過去的經驗，大約比加盟中油時，要提

[1] 本次訪談的所得出的結論大部分都相似於「台北世新加油站」的訪談，所以僅整理出其中華豐加油站業者較不一樣的看法，以茲參考。

早一天訂購油品。

（二）台塑擴展版圖過快：加盟台塑，是因為認為其跟中油之間有品牌的差異性，但是，台亞公司為了搶奪市場佔有率，急速地增加加盟廠商，使得品品差異性的效果逐漸式微，競爭又回到原點，這對加盟台塑的民營加油站的影響非常大。

問題二：面對台塑加入油品市場後，國內油品市場競爭加劇，各加油站業者未來可能的競爭策略為何？各加油站業者在競爭過程中您認為有沒有不公平的競爭行為？

答：未來各民營加油站應該會走向策略聯盟的經營方式，大者恆大的現象。我們加油站正計畫組成一個加油站聯盟，以集體議價力量向油品供應商購買油品，希望以更廉價的成本取得油品，而且油品來源並不限於國內廠商，或許可以自行由新、馬地區或是歐美大型油品公司購貨。

在這一波中油、台塑之爭，中油對於非中油加盟廠商有些差別待遇，例如，加油站定期的設備檢查或是建站檢查等一些公共安全檢查，都是政府委託中油公司來檢查，中油則球員兼裁判，檢查過程中可能有失公允，所以，政府應該委託公正第三人來進行檢查。

問題三：預測未來，您認為和桐等國內業者加入供油的可能性多高？國外油商進入台灣市場的機率多大？能否與中油或台塑競爭？業者之看法為何？

答：業者認為供油端開放最主要要看政府法律的問題，如果政府加快速度通過供油端自由化，則合桐加入國內供油市場的可行性極高，另外，國內或國外的進口油商在進入市場時都會面臨油品儲存及運輸的問題，如果這些問題不能克服，則有進入市場的障礙。

參考書目

1. 中華經濟研究院，各種經濟管制措施之影響與改進，受託研究計畫，民 77 年。
2. 佐藤英善，經濟行政法，1990。
3. 城仲模編，行政法之一般法律原則，民 83。
4. 翁岳生編，行政法，民 87。
5. 張長樹，樞紐設施原則之研究，民 89 年，國立政治大學法律所 88 學年度博士論文。
6. 梁啟源，加油站區域市場劃分暨垂直性限制條款與公平交易法之相關性分析。
7. 許志義、趙志凌等，台灣石油產業自由化政策之研究。
8. 陳櫻琴，台灣經濟管制立法之理論發展與實證研究，民 85，國立中興大學法研所博士論文。
9. 單驥等，我國油品市場相關問題之研究，公平會 87 年度合作研究計畫。
10. 黃茂榮，公平交易法理論與實務，民 82 年。
11. 經濟部能源委員會，能源政策白皮書，民 87 年。
12. 廖義男，公平交易法之理論與立法，民 84 年。
13. 臺灣綜合研究院，能源事業自由化後我國能源主管機關組織架構之研究期中報告，經濟部能源會委託計畫，民 87。
14. 劉孔中等，獨占事業禁止行為之探討，公平會 82 年度委託研究計畫。
15. 潘偉華、Dr. David Parker，國營事業私有化後的管制：英國經驗回顧與檢討，公營事業評論，民 87。
16. 賴源河編審，公平交易法新論，民 86 年。
17. 薛琦、林永壽，中華民國公用事業民營化之進程與管制架構之規劃，自由中國之工業，民 86。
18. Allen Kezsbom & Alan V. Goldman, No Shortcut to Antitrust Analysis: The Twisted Journey of the “Essential Facilities” Doctrine, Columbia Business Law Review Vol. 1996 No.1: 1,.
19. American Bar Association, The Essential Facilities Doctrine, Antitrust Law

Developments (3rd ed.).
20. Arthur E. Bonfield and Michael Asimow, 1989, State and Federal Administrative Law, West Publication Co.
21. Cosmo Graham and Tony Prosser, Privatizing Public Enterprises.
22. David J. Gerber, Note. Rethinking the Monopolist's Duty to Deal : A Legal and Economic Critique of the Doctrine of 'Essential Facilities', 74 Virginia Law Review 1069（1988）
23. David Reiffen & Andrew N. Kleit, Terminal Railroad Revisited: Foreclosure of and Essential Facility or Simple Horizontal Monopoly?, 33 Journal of Law & Economics 419, .
24. David Reiffen & Andrew N. Kleit, Terminal Railroad Revisited: Foreclosure of and Essential Facility or Simple Horizontal Monopoly?, 33 Journal of Law & Economics 419（1990）.;
25. John Ernst, 1994, Whose Utility? Open University Press.
26. John Temple Lang, Defining legitimate Competition: Company's Duty to Supply to Competitors and Access to Essential Facilities, Fordham International Law Journal, Vol. 18.
27. Mark Armstrong, Simon Cowan & John Vickers, Regulation Reform—Ecomonic Analysis and British Experience, 1989.
28. Michael Moran and Tony Prosser, 1994 Privatization and Regulatory Change in Europe, Open University Press.
29. OECD, The Essential Facilities Concept, OECD General Distribution (96) 113, 1996.
30. Office of Fair Trading, The Guideline of Concurrent Application to Regulated Industries of the Competition Act 1998, p. 2
31. Philip Areeda & Herbert Hovenkamp, Antitrust Law: An Analisis of Antitrust Principles and Their Applications.
32. Phillip Areeda, Essential Facilities : An Epithet in Need of Limiting Principles, 58 A.B.A. ANTITRUST Law Journal 841（1990）.

摘　要

在經濟自由化、公營事業民營化等主客觀情勢的發展下，油品市場事業的自由化不但成為我國的既定政策，並且隨著台塑油品於民國 89 年 9 月進入市場，油品市場之競爭已正式邁向競爭，隨之而來的則是許多競爭法上的新興課題。準此，本研究之主旨，在於由競爭法的角度出發，對油品市場自由化後供油業者之資源共享、加盟連鎖與聯合行為等方面進行探討。其中尤以競爭法上之「關鍵設施原則」為核心之資源共享對整體油品市場之市場結構與參進自由度影響深遠，故屬本研究的探討重心。對於本研究之具體發現，可以歸納為以下幾點

一、 基本原則：以「競爭」為依歸

本研究以為由於屬性上的不同，公平法之執法仍宜以維持並促進市場競爭作為基本依歸，除非面對濫用獨占地位，擴張獨占力量甚至意圖藉此消滅競爭的場合，否則不宜對「非競爭」之事項作出過多的考量，而應留待產業特別法解決。

二、 供油業者之資源共享之項目：

（一） 內陸油管與儲槽之開放共享：在內陸油管方面，主要著眼點應在於海運、管線運輸、油罐車等不同運輸模式之成本差異是否會造成嚴重影響甚至消滅競爭之效果。

（二） 港埠邊儲槽：在國內石化業者紛紛改裝其港埠邊之石化儲槽成為油品儲槽的發展下，港埠邊儲槽的「關鍵性」勢將受到影響。

（三） 機場油庫油管之資源共用：由於非屬典型的「關鍵設施原則」之案例，故較妥適的解決辦法，係由民航局主動開放屬其所有之機場內加油設施由各石油公司共用共享。

三：競爭法與供油業者之加盟連鎖及聯合行為

依據本研究之實際訪談結果，目前台灣地區加油站與供油業的供油關係，基本上可歸納為直營、自願加盟、購油合約、供貨聯盟合約以及操作協議契約。而台塑公司與其加油站亦同。至於在加盟連鎖過程中可能涉及違反

公平交易法之行為態樣，略可分為以下幾種：

（一）長約問題：

供油業者與加油站是否得以訂定長期契約，本研究以為仍應檢視其是否有利用獨占地位，透過加盟契約年限維持或擴張市場地位，阻礙競爭之情事。

（三）繼續供給義務：

由於中油公司仍屬供油端的獨占事業，若是在欠缺其他客觀上之理由，僅以加油站業者加盟競爭對手而拒絕交易，本研究以為或許屬於濫用市場地位之行為。

（四）聯合行為

在聯合行為方面，值得重視的是公會的聯合行為。供油端自由化後，公會對於價格與服務內容之影響力與日遽增，惟需注意公平法中有關聯合行為之規範。

關鍵字：油品自由化、競爭法、關鍵設施原則

The Application of The Essential Facilities Doctrine on the Liberalized Petroleum Industry: A Competition Law Perspective

Abstract

The liberalization of the monopolistic industries is one of the major economic policies in Taiwan starting from the late 90's. The liberalization of petroleum market has been realized in September 2000, when Formosa Petroleum Co. entered the market long been monopolized by Chinese Petroleum Company.

In this project, we intended to study two layers of competition issues raised after liberalization. The first is the possible applications of the so-called "Essential Facilities Doctrine, EFD" to the liberalized petroleum market. The second issue we study is the joint-sale agreement and merger between upstream oil suppliers and downstream retailers (gas stations). In the first tier of questions, we have adopted the method of comparative study. We selected EU, United States and Australia as the region for comparison. We compared the legal background and rulings of the court, which constitute the EFD in these jurisdictions. We concluded that there are indeed some "bottleneck facilities" in the petroleum market, airport depot and underground pipelines is a good example. However, we also content that there should be a clear line between competition law and industry-specified regulation laws. Competition law and EFD are not the proper tool to fulfill the liberalization policy.

Keyword: ***Liberalization, Petroleum Market, Competition Law, Essential Facilities***