

實務報導

本會對事業結合、聯合行為之 許可案之整理及簡介

張 芬 芬*

本會自今年元月二十七日成立以來，截至十月底止，依據公平法第十一條及第十四條，對事業申請結合、聯合行為許可案所為之許可，已有九件之多。謹就其內容簡介如左：

壹、結合部分

所謂「結合」，公平交易法第六條，定有五種情形：

- (一)與他事業合併者。
- (二)持有或取得他事業之股份或出資額，達到他事業有表決權股份或資本總額三分之一以上者。
- (三)受讓或承租他事業全部或主要部分之營業或財產者。
- (四)與他事業經常共同經營或受他事業委託經營者。
- (五)直接或間接控制他事業之業務經營或人事任免者。

應向本會事先申請許可者，有公平法第十一條第一項所規定之三種情形：

- (一)事業因結合而使其市場占有率達三分之一者。
- (二)參與結合之一事業，其市場占有率達四分之一者。
- (三)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。

依法應向本會申請許可之結合情形，因本會尚未依法公告市場占有率達一定比例之事業，故各申請結合案件，均係因符合第十一條第一項第三款規定，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一二十億元，未見有其他情形應事先申請許可之案例。

一、裕民航運股份有限公司吸收合併中裕航運股份有限公司案 (81)公結字第〇〇一號，第四十五次委員會議決議)

本案乃公平法第六條第一項第一款之結合型態，經評估有下列整體經濟利益大於限制競爭之不利益之結果，予以許可。

(一)整體經濟利益之評估

- 1.由於歷年來台灣地區進出口貨物承運業務，由國輪承運的比例遠較外輪為低且有逐年下降趨勢，兩公司結合後，因船舶載重噸位增加，船隊較具規模，有利船舶調派，可提高運送能力，強化國輪競爭能力。
- 2.節省經營成本，提昇經營效率。
- 3.裕民公司八十年租入船舶承運量，約占其總運量百分之三十，合併後除節省租船成本外，尚可減除建造新船所須支付龐大費用，並可避免交船時差商機延誤，達成規模之經濟效率。

(二)限制競爭之不利益之評估：

- 1.就國內市場而言，兩公司所屬特定市場之占有率並不高（以船舶運送業國輪公司二九五艘船舶總載重噸九、五六四、三五〇公噸計，裕民約占9.6%，中裕則約占1.5%），結合後對市場之影響不大。
- 2.海運市場趨向完全競爭，兩家結合後亦不足以影響市場價格。

二、日商第一勸業銀行股份有限公司台北分行愛讓美商華盛頓太平洋銀行股份有限公司高雄分行之營業、資產案 (81)公結字第〇〇二號，第四十六次委員會議決議)

本案之結合型態屬公平法第六條第一項第三款所規定，基於左列之評估予以許可：

(一)有關整體經濟利益之評估

日商受讓美商銀行高雄分行主要部分資產及營業後，繼續營運，為原銀行客戶繼續提供金融服務，避免客戶金融來往之關係或需要中斷。且原銀行人員得以全數留用，亦有維持就業之效果。

(二)限制競爭之不利益評估

日商第一勸業銀行以新設高雄分行之方式填補即將消滅之美商華盛頓太

平洋銀行高雄分行，結合前後高雄地區金融市場中競爭事業家數仍維持不變，且此兩家銀行之市場占有率均不高，八十年底第一勸業台北分行之存、放款餘額分別占國內所有銀行0.19%及0.45%，而華盛頓太平洋銀行高雄分行之存、放款餘額則占0.00098%及0.017%，結合後對市場影響有限，尚無明顯限制市場競爭。

三、義新股份有限公司與其子公司義新投資股份有限公司合併案 (81)公結字第〇〇三號，第四十八次委員會議決議)

本案因申請結合之二事業原係母子公司，其控股關係原即達九九·八%。存續公司經營進出口貿易及銅導體製造業務，而消滅公司義新投資公司則經營對生產事業之轉投資業務，經營業務不同，且各所屬特定市場之占有率皆不高，前者八十年度在進出口貿易占我國進出口貿易額之0.077%及0.36%，在銅導體製品方面，其八十年度裸銅電線產量之占有率為13.36%，後者在公開市場買賣證券，其交易額占集中交易市場之0.0108%，公債占0.0249%，結合後對產業競爭影響有限。且合併經營有助於減輕經營成本，提高生產力，故予許可。

四、東雲股份有限公司受讓東漢實業股份有限公司基隆八堵倉庫 及其倉儲業務案 (81)公結字第〇〇四號，第五十一次委員會議決議)

本案東漢公司基隆倉儲業務資產占該公司總資產約52.63%，結合型態屬第六條第一項第三款情形。結合之二公司其董事長均為陳由豪先生，渠在該二公司之持股比例均高達百分之五十左右，故該二公司係受同一來源之控制，似屬公平交易法第六條第一項第五款所稱直接或間接控制他事業之業務經營或人事任免者，而在公平交易法施行前已存在有結合行爲狀態，現東雲受讓東漢之營業或財產並無實質之改變。

至於對整體經濟利益與限制競爭不利益之評估，按東雲公司主要營業項目為化纖、建築及投資，而東漢公司則為代理進口汽車及倉儲業務，其結合行爲對市場競爭影響有限。爰予許可。

五、中華航空股份有限公司受讓華信航空股份有限公司百分之三十三股權案 (81)公結字第〇〇五號，第五十六次委員會議決議)。

本案中華航空公司受讓華信航空公司百分之三十三股權，屬第六條第一項第二款之結合型態。由於中華航空於八十年六月即持有華信航空百分之六十七股權，並控制該公司之經營，原已存在有結合狀態，現中華航空再受讓華信航空百分之三十

三股權，對兩公司之結合狀態尚無實質影響。鑑於本結合行為對華航在國內民航運輸市場之地位並無實質之影響。華航公司經由華信公司之經營有助於突破該公司在國際航權拓展上之限制，促進國內航空事業之發展，其結合對整體經濟之利益大於限制競爭之不利益，應予許可。

貳、聯合行為部分

經本會許可聯合行為之案件，迄今已有四件，均係依第十四條第五款「為加強貿易效能，而就國外商品之輸入採取共同行為者」之規定而提起。又基於第十五條之規定，均分別對其許可附以期限及負擔。

一、台灣區麥粉工業同業公會及各會員廠申請聯合進口小麥許可案（(81)公聯字第〇〇一號，第三十四次委員會議決議）

本案聯合行為之內容，除「聯合採購小麥」、「聯合裝船保險」外，因現行實務上國內進口小麥，係由公會自行協商分配，故尚隱含有由公會會員「聯合分配全年進口量」之問題。基於前二者，有降低進口成本、解決業者倉容不足、減輕港口壅塞、避免內陸運輸調度失當及易於配合國內農糧與經貿政策之有益於整體經濟之事實，予以許可，期限至八十三年十二月三十一日止。至於「聯合分配全年進口量」，因其會員廠間所獲分配數額，係經由會員會商協調，有失公平競爭原則，而限制非會員廠參與進口，不僅對他人設定不當進入障礙，抑且依法無據。故另對申請人設定負擔：自八十二年六月一日起申請人對於小麥進口人之資格，不得有違反公平交易法之限制。

二、華視、台視、中視聯合轉播一九九二年巴塞隆納奧運會案（(81)公聯字第〇〇二號，第四十二次委員會議決議）

本案三台所聯合輸入者雖為「服務」，鑑於「服務」之輸入符合該條款規定之意旨，而有聯合之必要者，仍應准予申請許可聯合。經解析本聯合行為包括：一、聯合租購轉播權、衛星線路。二、分配播出時段。三、聯合訂定廣告費價格三部分。前二者，可以降低成本，且無妨礙於消費者之收視利益，其經濟效益大於各自轉播，自有益於整體經濟及公共利益，允予許可。惟關於「聯合訂定廣告費價格」部分，為考慮其整體經營規劃之需要，固宜併予許可，但為避免三台對廣告費用價格

，作非反應成本之抬高，乃附以負擔即：「但不得有因准予聯合而不當抬高廣告價格之情形」。

三、台灣區植物油公會申請其會員廠自行組別合船採購黃豆案（⁽⁸¹⁾公聯字第〇〇三號，第四十八次委員會議決議）及嘉新麵粉飼料油脂公司等三十七家公司申請合船採購黃豆、玉米案（⁽⁸¹⁾公聯字第〇〇四號，第四十八次委員會議決議）

此二案均屬大宗穀物商品之聯合進口，其區別在植物油公會所申請者，係會員間之自由組合，含有多數聯合進口行為在內，而嘉新案則否。

緣於大宗穀物進口案，均有降低成本、減少資金積壓、減低風險、增加採購議價能力、減少碼頭船席壅塞等，有益整體經濟利益之評價，故應予許可，至八十二年八月三十一日止。惟為避免申請人內部間及對外交易上之弊端並便利本會監督，爰附負擔如左：

- (一)申請人不得利用本許可從事其他聯合行為，限制申請人之一自由決定其聯合採購進口之數量，或禁止申請人之一自行採購進口，或無正當理由拒絕他事業加入本聯合採購。
- (二)申請人不得利用因許可而取得之市場地位，為不當之價格決定維持或變更，以及有妨礙他事業公平競爭之行為。
- (三)申請人應將本聯合行為之執行情形，包括每船次各進口人之登記採購量、實際採購量、採購裝船期、價格等，按季函知本會。申請人並應於本許可之期限內，就聯合採購作業之各進口人登記採購進口之數量如何裝運進口及費用分攤等相關事項之具體辦法報會。

叁、結 語

目前已獲許可之結合案，有為同業間結合，亦有原即屬控股關係之母子公司之結合，予以許可之理由，不外係其結合經評估對整體經濟之利益大於限制競爭之不利益，亦即同業間結合案，因市場占有率低，不足影響其他同業，反有利於業者達成經濟規模，促進競爭之效用，而母子公司之結合，原即存在結合狀態，其結合自不生新的限制競爭效果，應予許可，足見公平交易法結合規範之施行，對企業之經營及擴張，並無負面效果。至於聯合行為之許可，已許可之案例屬輸入之聯合，已

如前述，實際上依公平法第十四條規定，可得申請例外許可之態樣，尙有六種，即統一規格或型式之聯合、合理化之聯合、專業化之聯合、輸出之聯合、不景氣之聯合、加強中小企業經營效率之聯合，凡合乎第十四條各款規定情形，而有益於整體經濟與公共利益之聯合行爲許可申請案，當可獲得本會正面評價而予以許可。

(* 作者係本會第一處科長)