

焦點產業：海運服務業、航空服務業、製藥產業

國際焦點重點摘要

■ 重要觀測

● 歐盟

1. 歐盟執委會對外徵集受調查航運公司所提供承諾之意見(2016.02.16) -----P3

歐盟執委會 (European Commission) 針對 15 家定期航運貨櫃公司 (container liner shipping companies) 因違反反托拉斯規範遭受調查，包含 China Shipping Container Lines Co., Ltd、NYK Line、China COSCO Shipping Corporation Limited、Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd 等公司。在調查期間內這 15 家公司曾提出相關承諾，歐盟執委會刻正對外徵集與渠等有利益關係之企業，對該承諾之意見。

● 美國

1. 美國司法部門對英國 BBA 併購美國 Landmark 航空公司乙案，對外發表聲明(2016.02.03) -----P6

美國司法部宣布 Signature 航空運輸服務 (Signature Flight Support, Signature) 之母公司 BBA (BBA Aviation plc, BBA) 必須要放棄在美國六個機場的固定基地營運服務 (fixed-base operator, FBO) (詳名詞解釋 1)，如此一來，才可繼續進行達 20 億美金的 Landmark 航空 (Landmark Aviation) 併購案。司法部反托拉斯署向 Columbia 聯邦地方法院 (U.S. District Court for the District of Columbia) 提出反托拉斯民事訴訟，以阻止 BBA 併購提案，並同時提出和解提案。若法院同意通過本併購案，該提案可解決因本併購案所引發之競爭損害。

2. 美國助理檢察總長 Brent Snyder 針對「反托拉斯犯罪下之個人責任」發表評

美國司法部反托拉斯署助理檢察總長Brent Snyder在耶魯（Yale）大學發表演說，認為該署對違法企業處以罰金，已具有威嚇之效果。因為該署認為企業反托拉斯遵法責任具有其重要性，企業法令遵循應自內部由上到下皆遵守之，所以該署會持續監控並確認企業是否有確實執行反托拉斯法遵行為。

● 中國大陸

1. 中國大陸發改委針對 Allopurinol 藥品壟斷協議乙案已作出決定書(2016.02.02)

-----P7

繼中國大陸國家發展和改革委員會（以下簡稱中國大陸發改委）在 2016 年 1 月底，根據《反壟斷法》相關規定，針對重慶青陽、重慶大同、江蘇世貿天階、上海信誼聯合、商丘華傑等五家公司達成並實施 Allopurinol 藥品壟斷協議案之處罰發布新聞後（詳細內容請參閱 2016 年 2 月國際動態觀測資訊分享，<https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201602.pdf>），中國大陸發改委對此案也於同年 2 月 3 日作出具體之決定書。

2. 中國大陸國家發改委發布 2 項反壟斷指南(2016.02.03) -----P9

中國大陸國家發改委於 2016 年 2 月 3 日發布《反壟斷案件經營者承諾指南》（以下簡稱為反壟斷承諾指南）和《橫向壟斷協議案件寬大制度適用指南》（寬大制度類似其他國家採行之寬恕政策，以下簡稱為寬恕政策適用指南）2 項指南，對外徵求意見至同年 2 月 22 日止。

- 科法觀點-----P10
- 名詞解釋-----P11

歐盟執委會—競爭總署

1. 歐盟執委會尋求運輸公司之承諾回覆(2016.02.16)

15 家定期航運貨櫃公司 (container liner shipping companies) 因為違反反托拉斯規範，歐盟執委會 (European Commission) 針對渠等受調查公司所提出之承諾，廣集與其有利益關係企業之意見。本案源自於 2011 年歐盟執委會懷疑 15 家定期航運貨櫃公司違反歐盟反托拉斯之規定，對這些公司在歐盟境內之辦事處進行突擊檢查；2013 年時歐盟執委會認為這 15 家公司自 2009 年以來，透過媒體或是自家網站所發布的一般費率調漲聲明 (General Rate Increases announcements, GRI announcements)，指定相同或相似的航線調漲其費率，且會在實施日前三到五週之間進行發布，因此，歐盟執委會對這 15 家公司啟動反托拉斯調查程序。

所謂的定期航運貨櫃運輸係指在固定的航線上之港口間，依照預先安排的船期往復航行，如從上海-香港-新加坡到鹿特丹-漢堡-南安普敦之間，這種定期航運貨櫃運輸方式為非散裝貨物之最大宗的海運方式。

表一 受調查之公司列表

| 國家 | 公司名稱 |
|-------------|--|
| China | China Shipping Container Lines Co., Ltd |
| | China COSCO Shipping Corporation Limited |
| Japan | Mitsui O.S.K. Lines |
| | NYK Line |
| South Korea | Hanjin Shipping Co., Ltd |
| | HYUNDAI Merchant Marine CO.,LTD. |
| Germany | Hamburg Süd Group |
| | Hapag Lloyd |

| | |
|---------------------------|---|
| France | CMA CGM Group |
| Denmark | Maersk Line |
| Switzerland | Mediterranean Shipping Company |
| UAE | UNITED ARAB Shipping Company |
| Israel | ZIM Integrated Shipping Services Ltd. |
| Hong Kong | Orient Overseas Container Line Limited. |
| Republic of China(Taiwan) | Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd |

資料來源：本計畫製表整理

這些價格調漲聲明，也就是所謂的一般費率調漲聲明，並未表明服務的最終固定價格，但是調漲 20 呎標準貨櫃（twenty-foot equivalent unit, TEU）之總費用，該費用係以每一運輸裝箱單位計算之（以美元計價），以及在聲明中指明受其影響之航線與預定實施該調漲價格之日期。這些海運公司的共同考量點為每一 20 呎標準貨櫃調漲之美元價格。

相關聲明都會在預計實施日前三到五週的時間先行發布，在這段期間，這些海運公司都會在相同或相似的航線及實施日期，發布類似指定調漲費率的訊息。有時候費率調漲聲明會比較晚發布，或是會由部份海運公司調整聲明，其原因可能是為配合其他海運公司之費率調整聲明內容。

歐盟執委會考量到這 15 家定期航運貨櫃運輸公司共同調漲價格之行為，將會影響到歐盟相關事業之競爭關係，且該調漲聲明並未對顧客提供完整的資訊，會危害到歐盟境內顧客之權益。此外，歐盟執委會認為有部分海運公司去了解其他海運公司對調整價格之意向，並協調該漲價行為，此行為將會違反歐盟運作條約（the Treaty on the Functioning of the European Union, TFEU）第 101 條及歐盟經濟區協議（the EEA Agreement）第 53 條規定之規範。

承諾提議

為了回應歐盟執委會對此之疑慮，這 15 家公司提供相關承諾如下所示：

- ◆ 15 家定期航運貨櫃公司將會停止公布及聯繫溝通一般費率調漲聲明之內容；
- ◆ 為了讓顧客能知悉費率調漲聲明之資訊，並有所依據，15 家公司所公布之價格調漲聲明將會更加透明化，且針對價格資訊至少會提供五個要件，如基本費

率、燃油費用、保全費用、碼頭作業費用，及若有必要時的旺季附加費用。

- ◆ 往後的聲明於聲明施行期間，將對 15 家公司所提出之價格最大值有所拘束力（但是各公司對於價格上限以內的價格仍保有自由裁量空間。）
- ◆ 費率調漲聲明之生效時間不能晚於生效時間前 31 天才公布，此期間之計算基礎係基於顧客平均會在 31 天以前向定期航運貨櫃公司訂其航期。
- ◆ 因為在以下兩種例外情形之下不會有限制競爭之疑慮，所以這 15 家公司所作出之承諾在例外情形時可不須遵守。此例外情形包含：（1）與定期航運貨櫃公司於溝通討論所指之航線中，已有簽署現有費率合約的採購者；（2）有客製化雙邊協調或是談判以符合採購者之需求者。

這些承諾將會執行 3 年的時間。承諾提案之大綱將會公開在歐盟網站上，有利益關係者可自公開日起 1 個月內提交意見書。承諾全文將會公開在案件網站中。

程序背景

歐盟運行條約第 101 條及歐盟經濟區協議第 53 條規範會影響或是限制競爭的問題。歐盟第 1/2003 號規則（Council Regulation 1/2003）第 9 條第 1 項之規定為係基於歐盟執委會反托拉斯調查，被調查者可提出符合歐盟執委會要求之承諾，本項規定並授權給歐盟執委會使其承諾具有法律拘束力。歐盟第 1/2003 號規則第 27 條第 4 項規定歐盟作成該決議前，歐盟執委會應提供有相關利益關係之第三方對此承諾之意見。

若該承諾於市場試行（market test）後，可補償違反反托拉斯所造成之損害，歐盟執委會將依據歐盟第 1/2003 號規則第 9 條之規定，使該承諾具有法律拘束力。此決議並不代表受調查公司已被確認違反歐盟反托拉斯法，但此決議對於渠等公司所做出的承諾具有法律約束效力。若這 15 家公司違背先前所提出之承諾，歐盟執委會可不需要再調查是否有違反第 9 條反托拉斯法規範，即可對其處以最高達該公司每年全球營收 10% 之罰金。

本案更多訊息，包括該承諾之公開版本，及其他機密文件若被解密公開時，皆可在歐盟競爭法網站中檢索案件號 39850，俾利知悉其相關內容。

資料來源：http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-317_en.htm (last visited 20160226)

► 司法部(DOJ)

1. 美國司法部對英國 BBA 併購美國 Landmark 航空公司乙案，對外發表聲明 (2016.02.03)

美國司法部宣布Signature航空運輸服務 (Signature Flight Support, Signature) 之母公司BBA (BBA Aviation plc, BBA) 必須要放棄在美國六個機場的固定基地營運服務 (fixed-base operator, FBO) (詳名詞解釋1)，如此一來，才可繼續進行達20億美金的Landmark航空 (Landmark Aviation) 併購案。司法部反托拉斯署向Columbia聯邦地方法院 (U.S. District Court for the District of Columbia) 提出反托拉斯民事訴訟，以阻止BBA併購提案，並同時提出和解提案。若法院同意通過本併購案，該和解提案可解決因本併購案所引發之競爭損害。

固定基地營運服務提供給機場顧客如包機、私人營運機、公共飛機等的燃料及其他相關機場支援服務。Signature及Landmark皆是在美國機場持有或是營運固定基地營運服務的公司。BBA為英國公司，Signature是BBA在美國的子公司，擁有全世界最大的固定基地營運服務支援網路，並在美國大約有70個固定基地營運服務地點，而Landmark在美國約有60個固定基地營運服務地點。Signature及Landmark是在美國Virginia州Dulles的Washington Dulles 國際機場、Arizona州Scottsdale的Scottsdale 市機場，及California州Fresno的Fresno Yosemite 國際機場，是唯獨兩家有固定基地營運服務的航空公司；另於美國California州Thermal的Jacqueline Cochran 區域機場、New York州White Plains的Westchester 區域機場，及Alaska州Anchorage的Ted Stevens Anchorage 國際機場，Signature及Landmark在這幾個機場中為其中兩家大型附有固定基地營運服務的航空公司。

美國司法部反托拉斯署表示，若本併購案沒有附帶該放棄條件，該併購將會在三個機場的固定基地營運服務形成壟斷，並會降低固定基地營運服務者的數量，導致固定基地營運服務高價格低品質。該署助理檢察總長Bill Baer表示本併購案將可能會造成在這六個機場燃料及支援服務的寡占或是雙頭寡占市場，最終就會形成高價低品質的服務，因此，現在所提之和解條件將會使機場的顧客享有競爭下的利益。

在該和解提案中，Signature之母公司BBA航空公司將放棄在美國六個機場的固定基地營運服務，此須經由美國司法部反托拉斯署同意，該併購案才得以行使。而依據Tunney法案 (the Tunney Act)，該和解提案將會公布在聯邦官方公報中 (Federal Register)，任何人皆可在60天之內針對該和解提案提出書面意見，在60天之內，Columbia聯邦地方法院也會斟酌該和解提案之條款是否能解決因本併購案所引發之競爭損害。

資料來源: <https://www.justice.gov/opa/pr/bba-aviation-divest-facilities-six-airports-landmark-aviation-acquisition> (last visited 20160310)

2. 美國助理檢察總長 Brent Snyder 針對「反托拉斯犯罪下之個人責任」發表評論 (2016.02.19)

美國反托拉斯署助理檢察總長 Brent Snyder 於耶魯 (Yale) 大學發表演說，表示加強企業個人反托拉斯責任為最有效得以嚇阻員工進行共謀行為之方式，因此，該署將會針對白領階級反托拉斯犯罪，採取與企業相同程度之具體執法行為。

Brent Snyder 認為美國反托拉斯執法署對違法企業處以罰金，對企業來說，已具有威嚇之效果。因為該署認為企業反托拉斯遵法責任具有其重要性，企業反托拉斯法遵從企業由上到下皆應遵守之，所以該部門會持續監控並確認企業是否有確實執行反托拉斯法遵行為。

而 Brent Snyder 同時強調讓企業負擔鉅額刑事罰金，並非為唯一一個有效的方法。由於每個企業違反反托拉斯行為皆包括企業員工個人不法行為，因此，如同該署副檢察總長 Sally Yates 所述，美國反托拉斯署之義務係必須要確保調查違法者之責任，不只是一要調查企業責任，同時也需要確認個人行為之責，所以為了要打擊企業反托拉斯違法行為，並有效嚇阻反托拉斯違法行為，必須先從個人不法行為開始進行調查。

反托拉斯個人違法行為調查一直是美國反托拉斯所強調之執法重點。美國反托拉斯署現已採取新的內部程序，新的內部程序能有系統性且盡快識別個人違法行為，並快速地針對違法企業進行更加全面性的審查，可調查出所有有潛在參與或是主導違法行為之高層人員。

在美國反托拉斯署對企業做出處分時，儘管企業已有承諾措施，包括申請寬恕政策等，此不包括個人不法行為之處分，但仍將會保有對個人不法行為之裁量權。該署助理檢察總長 Brent Snyder 本次演說除強調副檢察總長 Sally Yates 所述，並會加強調查已對企業反托拉斯遵法行為做出承諾之個人責任，同時也強調由於現今企業希望可獲得申請通過寬恕政策，或是獲得其他的協助，該部門對此申請亦須戒慎執行，也於本次演說讓大眾了解其執程序。

資料來源: <https://www.justice.gov/opa/speech/deputy-assistant-attorney-general-brent-snyder-delivers-remarks-yale-global-antitrust>
(last visited 20160310)

中國大陸

➤ 國家發展和改革委員會--價格監督檢查與反壟斷局

1. 中國大陸發改委針對 Allopurinol 藥品壟斷協議乙案已作出決定書(2016.02.02)

繼中國大陸國家發展和改革委員會（以下簡稱中國大陸發改委）在2016年1月底，根據《反壟斷法》等法律法規，針對重慶青陽、重慶大同、江蘇世貿天階、上海信誼聯合、商丘華傑等五家公司達成並實施Allopurinol藥品壟斷協議案進行調查並作出處罰後（詳細內容請參閱2016年2月國際動態觀測資訊分享，<https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201602.pdf>），中國大陸發改委對此案於同年2月3日作出決定書。

該決定書首先就法律主體認定之。經比較Allopurinol藥品之性質、功能、成分後，重慶青陽、上海信誼聯合、江蘇世貿天階三大品牌之Allopurinol藥品均屬於治療因尿酸過高引起的高尿酸血症、痛風等的常用藥物，原料藥成分相同，具有可替代性，故中國大陸發改委認為這三家廠商構成了直接競爭關係。此外，商丘華傑為上海信誼聯合之獨家經銷商，重慶青陽、重慶大同與上海信誼聯合、商丘華傑、江蘇世貿天階，為生產銷售三個不同品牌Allopurinol藥品的獨立市場主體，所以係屬於具有競爭關係的經營者。

就事實觀之，自2014年4月以來，這5家具有競爭關係之企業先後召開4次市場運作會議。另在2014年6月，商丘華傑與上海信誼聯合簽訂Allopurinol藥品之獨家經銷合約後，商丘華傑也加入協商會議，其達成以下協議：（1）統一上漲Allopurinol藥品之銷售價格；（2）分配Allopurinol藥品之銷售市場、在劃分區域內進行招投標工作，於會議中還協商調整Allopurinol藥品之原料價格，統一出廠之開票價格。

依《反壟斷法》第13條第一款第（一）項和第（三）項規定禁止具有競爭關係的經營者達成「固定或者變更商品價格」、「分配銷售市場」壟斷協議並實施之。經中國大陸發改委調查，這5家廠商按照該協議提高Allopurinol藥品之銷售價格，並比對相關銷售紀錄，這5家廠商確實按照協議中所劃分之市場來銷售Allopurinol藥品。因此，中國大陸發改委認定5家廠商之行為已違反前項規定，渠等為具有競爭關係的經營者，達成並實施壟斷協議。而本案中所達成實施之壟斷協議嚴重排除、限制Allopurinol藥品的市場競爭，嚴重影響到2014年4月以來Allopurinol藥品之價格，損害消費者利益。

中國大陸發改委責令這5家廠商應立即停止違法行為，並處以罰款：（1）對在達成並實施壟斷協議過程中處於主導地位的重慶青陽及其關聯銷售企業重慶大同，處2014年年度銷售額8%的罰款，計人民幣180.52萬元。（2）對能夠積極配合調查、如實提供證據材料的江蘇世貿天階，處2014年年度銷售額5%的罰款，計人民幣118.40萬元。（3）對能夠積極配合調查、如實陳述相關事實的上海信誼聯合、商丘華傑，分別處2014年年度銷售額5%罰款，計人民幣49.56萬元、51.06萬元。

前述5家廠商若對上述行政處罰決定不服者，可以自收到行政處罰決定書之日起

60日內，向國家發展和改革委員會申請行政覆議；或者自收到本行政處罰決定書之日起6個月內，依法向人民法院提起行政訴訟。行政覆議或者訴訟期間，本行政處罰決定不停止執行。

資料來源：http://jjs.ndrc.gov.cn/fjgld/201602/t20160202_774107.html、http://jjs.ndrc.gov.cn/fjgld/201602/t20160202_774108.html、http://jjs.ndrc.gov.cn/fjgld/201602/t20160202_774110.html、http://jjs.ndrc.gov.cn/fjgld/201602/t20160202_774113.html (last visited 20160310)

2. 中國大陸國家發改委發布 2 項反壟斷指南(2016.02.03)

中國大陸國家發改委於2016年2月3日發布《反壟斷案件經營者承諾指南》（以下簡稱為反壟斷承諾指南）和《橫向壟斷協議案件寬大制度適用指南》（寬大制度類似其他國家採行之寬恕政策，以下簡稱為寬恕政策適用指南）2項指南，對外徵求意見至同年2月22日止。

（一）《反壟斷案件經營者承諾指南》

反壟斷承諾指南共18條，其法源依據為中國大陸《反壟斷法》第45條規定，被調查的經營者可以提出承諾，採取具體措施消除其行為後果，執法機構可以接受經營者的承諾，決定中止調查和終止調查。反壟斷承諾指南適用範圍排除執法機構針對涉嫌壟斷行為經調查並依法已做出決定者，以及固定或變更商品價格、限制商品生產或銷售數量、分配銷售市場或原物料採購市場之橫向壟斷協議案件，亦指前述所提及之情形，執法機構不應接受經營者所提出的承諾，實施中止調查。

承上，執法機構之中止調查及終止調查決定，並非對經營者的行為是否構成壟斷行為作出認定，執法機構仍可依法對其他類似行為實施調查並作出行政處罰。此外，執法機構的中止調查及終止調查決定也不影響其他經營者或者消費者就該涉嫌壟斷行為向人民法院提起民事訴訟，中止調查及終止調查決定也不應作為認定該行為構成壟斷行為的相關證據。反壟斷承諾指南內容同時亦規定經營者提出承諾措施之程序，提出承諾措施後須經過審查、協商、公開徵求意見及修改等。

（二）《橫向壟斷協議案件寬大制度適用指南》

寬恕政策適用指南共17條，其法源依據為中國大陸《反壟斷法》第46條第2項規定，經營者主動向反壟斷執法機構報告達成壟斷協議的有關情況並提供重要證據，執法機構可以酌情減輕或者免除對該經營者的處罰。該指南僅適用於橫向壟斷協議案件，此係指具有競爭關係的經營者達成、實施壟斷之協議案件。

此外，該指南內容可分為四個部份：（1）明確規範申請寬恕政策所須提供之證據資料及其判斷標準；（2）以經營者先行提交關於壟斷協議初步報告的時間，作為

確定經營者申請寬恕政策順位的時間；（3）規定經營者獲得寬恕政策之附加義務，此亦列為經營者申請寬恕政策順位之決定因素，以利於後續決定申請寬恕政策經營者之減免比例；（4）規定執法機構資訊公開及保密義務，要求執法機構在做出決定後須向經營者說明結果和理由，並於20個工作天內向社會公布，同時執法機構對經營者所提交之證據資料應封存保管，未經經營者同意，不得對外揭露。

資料來源：http://jjs.ndrc.gov.cn/fjgld/201602/t20160203_774287.html、
http://jjs.ndrc.gov.cn/fjgld/201602/t20160203_774286.html (last visited 20160310)

科法觀點

1. 由海運運輸業向歐盟提出承諾乙案看國際反托拉斯執法機關對海運運輸業之裁罰重點

除本期前述所提及歐盟針對海運貨櫃公司進行反托拉斯調查程序一案以外，中國大陸國家發展和改革委員會（以下簡稱為中國大陸發改委）經過一年多的調查，於2015年年底針對8家國際海運企業達成並實施價格壟斷協議的行為依法做出處罰（詳細內容請參閱2016年1月國際動態觀測資訊分享，<https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201601.pdf>），而美國亦針對國際海運企業之海運服務進行長期的反托拉斯調查，並已作出裁罰（詳細內容請參閱2015年1月、3月及4月國際動態觀測資訊分享，<https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201501.pdf>、<https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201503.pdf>、<https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201504.pdf>）。

由於海運運輸企業面對激烈的市場競爭，若進行濫用市場支配地位、實施價格壟斷等違反反托拉斯規範之行為，則會造成限制市場競爭與損害公共利益，國際上反托拉斯主要執法機關美國、歐盟及中國大陸也已針對海運運輸業進行反托拉斯調查，其中裁罰對象亦有重疊，如美國、歐盟與中國大陸皆有針對日本郵船株式會社（Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, NYK）進行反托拉斯調查。因此，藉由本文觀察美國、歐盟及中國大陸執法機關針對海運運輸業進行反托拉斯調查之案件，簡單歸納三國執法機關裁罰結果，以了解其裁罰重點，得予以海運運輸相關產業參考之。

- （一） 歐盟：歐盟執委會考量到定期航運貨櫃運輸公司共同調漲正常費率，將會影響到歐盟相關事業之競爭關係，又，考量到定期航運貨櫃公司調漲服務價格之行為，會危害到歐盟境內顧客之權益，認定其違反歐盟反托拉斯規範。而這 15 家公司對此作出改善承諾，歐盟執委會目前正對此承諾進行相關產業之意見收集，若歐盟執委會接受其承諾，則可終結其反托拉斯調查程序。然而，若這 15 家公司違背先前所提出之承諾，歐盟執委會可不需要再對渠等公司調查是否有違反反托拉斯法規範，即可對其處以最高達該公司每年全球營收 10% 之罰金。

- (二) 美國：美國司法部長長期進行海運運輸業之反托拉斯調查，不僅對海運運輸業企業處以刑事罰金，且針對海運運輸業之高階主管進行調查，並判其服刑責任。
- (三) 中國大陸：中國大陸發改委針對 8 家國際海運企業達成並實施價格壟斷協議的行為依法做出處罰，分別處以 2014 年度與中國大陸市場相關的貨物滾裝運輸 (Roll-on/Roll-off Ship) 國際海運服務銷售額之 4% 至 9% 不等的罰款，合計罰款人民幣 4.07 億元。

藉由歸納並觀察美國、歐盟及中國大陸三國執法機關對海運運輸業進行反托拉斯調查，其裁罰結果均有可能會處以刑事罰金或行政罰鍰，但在美國的部分，則會加強企業高階主管之調查，其相關案件值得持續關注之。

參考資料：

1. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-317_en.htm

名詞解釋

1. 固定基地營運服務 (fixed-base operator, FBO)：指專為商務航空客戶所提供的相關地面後勤服務，例如飛機的地面處理、旅客的接待、等候、出入境協助、航務作業、飛行計畫、氣象預報等，FBO 業者通常有專屬之機坪、辦公大樓及棚廠，可提供私人專機托管服務。

國際重要執法機關

■ 歐盟

歐盟競爭法執法權限由歐盟執委會 (European Commission) 中競爭政策總署 (Directorate-General for Competition) 負責。其透過歐盟競爭網絡 (European Competition Network, ECN) 與歐盟成員國之國家競爭主管機關相互配合及合作。而歐盟競爭網絡之成員包括競爭政策總署與各歐盟成員國之競爭法主管機關。

■ 美國

美國反托拉斯法執法權限，由下述兩機關執行：

1. 聯邦貿易委員會 (Federal Trade Commission, FTC)：屬行政機關，負責以行政手段制止反托斯或限制競爭行為、不正競爭行為，並審查結合案件。
2. 司法部 (Department of Justice, DOJ)：屬司法單位，刑事處罰手段以及民事損害賠償為其專屬權限，但也處理結合案件審理。

註：美國各州有州法層級的反托拉斯法，其執法機關為檢察總長 (Attorney's General)，州層級的反托拉斯法，規定與聯邦法差異不大，但是在結合管制可能較嚴格，例如市場界定範圍較小。

■ 中國大陸

中國大陸反壟斷（反托拉斯）執法機關，分屬：

1. 國家發展和改革委員會--價格監督檢查與反壟斷局：負責價格監督，功能包括穩定物價等。
2. 國家工商行政管理總局--反壟斷與反不正當競爭執法局：負責查處不正當競爭、商業賄賂、走私販私及其他經濟違法案件。
3. 商務部--反壟斷局：負責審查市場中的結合（併購）案件。

本動態資訊為經濟部工業局強化企業遵守反托拉斯規範推動措施之成果，委託資訊工業策進會科技法律研究所蒐集資料編製

執行單位：



科技應用法制中心

與我們聯絡 stli@iii.org.tw