

國立政治大學國際經營與貿易學系碩士論文

優步公司訂價演算法關於價格聯合行為爭議之  
研究—以美國休曼法為中心

**A Study on Price-Fixing Controversies over Uber's Pricing  
Algorithm Focusing on U.S. Jurisprudence of Sherman Act**

指導教授：楊培侃 博士

研究生：劉穎蓁 撰

中華民國一〇七年六月





國立政治大學國際經營與貿易學系碩士班

劉穎蓁 君所撰之碩士學位論文

優步公司訂價演算法關於價格聯合行為爭議之研究—  
以美國休曼法為中心

業經本委員會審議通過

論文考試委員會

指導教授



系主任



中華民國 107 年 6 月 6 日

## 謝辭

能順利完成本篇論文，首先，我想感謝指導教授楊培侃教授的悉心指導，謝謝教授對我這篇論文給予極大的寬容與支持。教授總是細心、耐心地引導我思考，並修正論述脈絡與重點，在既有文獻並不充足之情況下，得以一手文獻作為論述之基準，歸納相關爭議，並藉由相關之國內外期刊和論文進行相關分析。教授的指導和提醒著實讓我對論文架構與法學寫作論述邏輯有更深入之了解！教授的鼓勵與叮嚀也讓我在論文撰寫與口試時能更勇於表達自己之見解，真的非常感謝！也謝謝王立達教授與王震宇教授在口試時不吝給予許多寶貴意見與評價，讓學生得彌補不足之處，更加充實論文內容！能有幸獲得教授們的指導，感激不盡！

終於到了碩士生涯的最後一哩路，回憶在政大國貿所國際經貿法組的生活真的相當精實。能在多位優秀教授們的指導下學習、精進，至為感激！也感謝研究所一起修課的夥伴們，能和你們一同學習、切磋，讓我的研究所生活更加多采多姿！最後，想感謝我最愛的爸媽、老公，和摯友們，謝謝你們總是在背後默默支持我、陪伴我，給我鼓勵，讓我順利完成碩士學位！在政大求學的日子留下許多回憶，我將帶著這些回憶繼續邁進！

劉穎蓁 謹誌

一〇七年六月七日

## 摘要

近來共享經濟商業模式崛起，對各國既有相關市場皆造成不少之衝擊，當中，優步公司用以計算車資之「訂價演算法」，於美國實務亦引起許多爭議。美國司法案例中其中一個重要爭議即為優步公司單方制定之「訂價演算法」與其採行之「高峰動態訂價法」究否構成價格聯合行為。於美國實務近來 2 起與價格聯合行為相關之案例，即包含 *Meyer v. Kalanick* 案與 *Chamber of Commerce & RASIER, LLC v. City of Seattle* 案（以下簡稱「*City of Seattle* 案」）中，皆可見 Uber 企圖正當化其價格聯合行為，以免於競爭法審查下有違法之嫌。而美國對於價格聯合行為之規範，載明於休曼法第 1 條；依據休曼法第 1 條規定，若原告擬主張被告行為違反卡特爾行為，則應證明系爭卡特爾行為符合合意主體要件、具合意或共謀行為，與造成限制性之競爭效果等三項要件。由於上述二案皆仍於訴訟前階段，判決尚未出爐，因此，此議題值得吾等分析之。本文擬以美國實務判決為基準，彙整相關爭議，進而探討 Uber 所採訂價演算法是否構成價格聯合行為。

本文發現，雖然此等訂價演算法究否構成價格聯合行為尚未有定論，然由於訂價演算法中之高峰動態訂價法可提高駕駛於尖峰時段中提供載客服務之誘因，將有助於調節市場機制與促進競爭。此外，Uber 亦可利用其訂價演算法與設置平台所奠立之優勢，使其得以潛在破壞市場秩序之形式，創造競爭優勢。據此，Uber 除可克服既有行政管制下市場進入之劣勢外，亦得使相關市場交易效率大幅提升、市場更加競爭。因此，於探討 Uber 價格聯合行為合法與否時，亦應將此等因素納入考量。

關鍵詞：優步公司、訂價演算法、高峰動態訂價法、價格聯合行為、休曼法

# **A Study on Price-Fixing Controversies over Uber's Pricing Algorithm Focusing on U.S. Jurisprudence of Sherman Act**

## **Abstract**

The rapid expansion of sharing economy enterprises around the world has led to many challenges. And among these enterprises, one of the most disruptive examples is Uber because of its algorithm. In the United States, the lawsuits regarding Uber's algorithm has also gained massive attention. One of the controversial issues of the complaints relies upon whether Uber's algorithm which set by Uber, and “surge pricing” model do constitute an illegal price-fixing in violation of Section 1 of the Sherman Act. In 2 recent high-profile cases, *Meyer v. Kalanick & Chamber of Commerce & RASIER, LLC v. City of Seattle*, Uber has tried to justify its price fixing to avoid antitrust scrutiny. There are three specific facts that the Plaintiff must prove to establish its antitrust claim in Section 1 of the Sherman Act: 2 or more entities entering into an agreement, conspiracy, and unreasonably restrains competition. Analysis regarding Uber's algorithm is significant because the trials are ongoing. Therefore, the thesis examines whether Uber's algorithm do constitute an illegal price-fixing in violation of Section 1 of the Sherman Act by exploring the potential problems with regard to the elements based on U.S. judicial decisions.

The thesis believes that Uber's algorithm can enhance the efficiency of transaction and has pro-competitive effects, leading to the impact of Uber's surge pricing on providing the incentives for drivers during peak hours. Establishing platform and Uber's algorithm create Uber's strengths and advantages. By having disrupted the existing industry, Uber's algorithm serves pro-competitive purposes.

Keywords: Uber, pricing algorithm, surge pricing, price-fixing, Sherman Act

## 目次

第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機與目的.....	1
第一項 研究動機.....	1
第二項 研究目的與範圍.....	3
第二節 研究方法與研究架構.....	6
第三節 研究限制.....	6
第二章 共享經濟價格聯合下之競爭法問題概述.....	8
第一節 共享經濟與其型態.....	8
第一項 共享經濟之意義.....	8
第二項 共享經濟之型態.....	9
第三項 共享經濟之特性與優勢.....	10
第四項 共享經濟商業模式之競爭效果.....	11
第二節 優步公司之商業模式介紹.....	13
第一項 公司發展沿革.....	13
第二項 優步公司商業模式.....	15
第三項 優步公司與駕駛間服務條款之主要內容.....	16
第四項 服務條款中涉及競爭法疑慮之訂價演算法.....	19
第三章 價格聯合行為之競爭法規範.....	21
第一節 美國休曼法第 1 條之法律要件分析.....	22
第一項 卡特爾行為概述.....	22
第二項 卡特爾行為之規範依據.....	24
第三項 違反卡特爾行為規範之法律要件及認定標準.....	26
第二節 美國司法實務針對價格卡特爾之法律見解與認定標準.....	30
第三節 涉及優步公司之價格聯合行為案件概要與近程.....	32
第一項 <i>Meyer v. Kalanick</i> 案.....	33
第二項 <i>Chamber of Commerce &amp; RASIER, LLC v. City of Seattle</i> 案.....	36
第三項 小結.....	39
第四章 優步公司訂價演算法中聯合行為之合意主體要件分析.....	40
第一節 訂價演算法中垂直與水平關係之行為主體認定.....	40
第一項 訂價演算法中垂直關係之行為主體認定.....	40
第二項 訂價演算法中水平關係之行為主體認定.....	54
第二節 既有類似之競爭法樣態介紹與區辨.....	55
第五章 優步公司訂價演算法中之共謀行為要件分析.....	63
第一節 美國司法實務上對於共謀行為之認定.....	63
第二節 優步公司是否涉及水平與垂直之價格聯合共謀行為.....	64
第一項 優步公司價格聯合共謀行為之認定.....	64

第二項	優步公司價格聯合共謀行為認定上可能涉及之爭議.....	67
第三節	優步公司訂價演算法是否涉及軸輻式共謀.....	69
第一項	簡介軸輻式共謀.....	69
第二項	優步公司是否涉及軸輻式共謀.....	70
第四節	小結.....	72
第六章	優步公司訂價演算法是否造成不合理貿易限制之認定.....	73
第一節	優步公司訂價演算法適用契約當然違法原則所涉之爭議.....	75
第一項	優步公司訂價演算法是否構成水平契約當然違法之例外.....	75
第二項	優步公司之訂價演算法是否為合理促進合法契約目的所必須.....	78
第二節	優步案得否適用快速審查分析.....	80
第三節	合理原則審查.....	84
第七章	優步公司訂價演算法於我國公平法下之潛在爭議.....	90
第一節	優步公司於我國之管理爭議與經營現況.....	90
第一項	行政管理爭議.....	91
第二項	優步公司於我國之新型經營模式介紹.....	92
第二節	優步公司價格演算法與公平法聯合行為規範合致性之潛在爭議分析	93
第八章	結論.....	100
參考文獻.....		105
中文文獻.....		105
英文文獻.....		108
法律文件.....		110

## 圖表目次

圖 1	共享經濟下供應商面對之需求曲線.....	12
圖 2	Uber 垂直行為主體認定所涉之爭議.....	41
圖 3	休曼法第 1 條行為主體要件之審查步驟.....	62
圖 4	休曼法第 1 條不合理貿易限制之傳統審查模式.....	74
圖 5	Uber 價格聯合行為是否構成不合理貿易限制之審查流程.....	82
圖 6	合理原則之審查流程.....	85
表 1	Uber 與 Lyft 服務條款之比較.....	18
表 2	<i>O'Connor</i> 案與 <i>Berwick</i> 案之比較.....	53
表 3	我國公平法與美國休曼法之比較.....	95



# 第一章 緒論

近來以共享經濟作為商業模式之新創公司中，優步公司（以下簡稱 Uber）於各國引起許多爭議，最受矚目之爭議之一即為其「訂價演算法<sup>1</sup>」（pricing algorithm），如獨特之「高峰動態訂價法」（surge pricing）。具體而言，由於 Uber 之車資主要係由 Uber 單方制定，駕駛並不能於媒合時與乘客協商其他價格，故 Uber 是否藉由其獨特之共享經濟商業模式作為潛在操縱價格之形式，不無疑慮。另外，由於既有國內外文獻之討論核心多著眼於行政法層面與民事法層面之探討，與競爭法相關層面之著墨較少，因此，本文認有深入探討所涉爭議之必要。

## 第一節 研究動機與目的

### 第一項 研究動機

隨著網路 2.0（Web 2.0）之興起與資訊科技之蓬勃發展，強調以用戶主導生成內容、用戶分享，與用戶合作之線上平台如雨後春筍迅速發展<sup>2</sup>，又隨著智慧型手機與行動網路之日益普及，現行企業多改變了以往之商業模式，當中，共享經濟之概念亦於許多行業皆迅速竄起。由於共享經濟商業模式下常對既有產業與規範造成衝擊，故此類型之商業模式常被稱為「破壞式創新」。其核心概念

---

<sup>1</sup> 基於即時、動態的供需關係進行訂價，並利用價格槓桿使區域內的供需關係最佳化之演算法。其車資之計算公式為基本車資（Base Fare，依城市及車輛類型而異）加上旅途時間及旅途距離，與高峰動態訂價（surge pricing）。其向用戶收取之費用則包含車資與城市附加費、預約費、過路費，以及其他所需的額外費用。參考資料：Ahmore Burger-Smidt & Graeme Wickins, *The Uber price-fixing ride: What are the antitrust co-ordinates?* WERKSMANS ATTORNEYS, <https://www.werksmans.com/wp-content/uploads/2016/08/061416-Uber-Pricing-Fixing.pdf>; 車資是如何計算的？UBER HELP, [https://help.uber.com/zh\\_TW/h/ec8df943-94cf-481e-ac99-3aba28e454ed](https://help.uber.com/zh_TW/h/ec8df943-94cf-481e-ac99-3aba28e454ed)（最後瀏覽日：2017 年 4 月 15 日）。

<sup>2</sup> 開放碼軟體（open-source software）、線上協作（online collaboration）、檔案分享（file sharing），與 P2P 網路融資（Peer-to-Peer financing，簡寫為 P2P financing）等 4 類平台皆為共享經濟之樣態。參考：Juho Hamari, Mimmi Sjöklint & Antti Ukkonen, *The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption*, JOURNAL OF THE ASSOCIATION FOR INFORMATION SCIENCE AND TECHNOLOGY, Vol. 67, No. 9, 2047, 2048 (2016).

為私人間資產或服務之分享，且大多係藉由網路之方式呈現<sup>3</sup>。藉由大數據資料分析與網路迅速之媒合，不僅可去除中介成本<sup>4</sup>，亦可減少資產或服務之閒置期間，進而大幅降低行政、人事等各項成本。全球四大會計師事務所之一的普華永道（PricewaterhouseCoopers，簡稱：PwC）更預估共享經濟中五大業別<sup>5</sup>之全球產值將由 2013 年的 150 億美元，增加至 2025 年之 3,350 億美元<sup>6</sup>。

有論者認為，共享經濟商業模式之崛起與 2008 年金融海嘯引發之全球經濟大衰退相關，而藉由共享經濟商業模式，人們可將多餘之房間、車輛，或設備等之使用權授予他人之用，以賺取金錢並節省維護財產價值（如保養汽車）所耗費之成本<sup>7</sup>。此現象反映了近年來所有權之重要性弱化，而使用權之重要性大幅攀升之現象<sup>8</sup>。共享經濟所涉之業別種類繁多，包含涉及不動產租賃之 Airbnb、HomeAway、JustPark；涉及換屋 HomeExchange、Love Home Swap；涉及共用車輛 Drivy、Getaround；涉及短途共乘之 Uber、Lyft，及長途共乘之 GoCarShare；提供家具修理、製作甚至跑腿等勞務之 TaskRabbit；提供旅遊地陪之 Vayable<sup>9</sup>；提供生活品採購及送遞服務之 Instacart 等等。雖然以共享經濟作為商業模式之公司大都是藉其所提供之媒合服務獲利，即抽取部分成交費用作為服務費，惟本文認為 Uber 和其他以共享經濟作為商業模式之公司仍有不同，主要之差異有三：一、Uber 用以計算（預設）車資之「訂價演算法」係由 Uber 單方制定；

---

<sup>3</sup> Sharing Economy, OXFORD DICTIONARY, [https://en.oxforddictionaries.com/definition/us/sharing\\_economy](https://en.oxforddictionaries.com/definition/us/sharing_economy) (last visited Apr. 24, 2018).

<sup>4</sup> 在過去廠商需要透過大盤商、中盤商、小盤商才能接觸到消費者，也在這利益傳遞的過程，使得消費者面對的價格超出實際的生產價格。而共享平台將中介成本去除，則讓消費者和生產者都能得到好處。參考資料：吳學展，「10 年後共享經濟佔全球產業過半！學者：未違反公序良俗，國家為什麼要阻礙行業創新」，科技報橘，2016 年 5 月 17 日，<https://buzzorange.com/techorange/2016/05/17/taiwan-share-economy/>。（最後瀏覽日：2017 年 4 月 15 日）。

<sup>5</sup> 包含旅遊、共乘、財經、職員（staffing）、影音串流等五大業別。

<sup>6</sup> *Consumer Intelligence Series “The Sharing Economy”*, PwC CONSUMER INTELLIGENCE SERIES, at 15, Apr. 2015, available at <https://www.pwc.com/us/en/technology/publications/assets/pwc-consumer-intelligence-series-the-sharing-economy.pdf> (last visited Apr. 24, 2018).

<sup>7</sup> 吳揚，「共享經濟網路平台之民事法律問題分析」，國立臺北大學法律學系碩士論文，頁 11，（2017 年）。

<sup>8</sup> 吳揚，同上註。

<sup>9</sup> 吳揚，同上註，頁 9。

二、Uber 採「高峰動態訂價法」(surge pricing)，故車資為浮動價格；三、由於 Uber 與其駕駛間之法律關係較其他採行共享經濟之公司模糊，導致競爭法違法性之認定困難。而上述三項差異，顯見 Uber 之商業模式與其他以共享經濟作為商業模式之公司不同，故值得吾等深入分析其內涵與合法性。因此，本文將聚焦於 Uber 之商業模式。

此外，新興商業模式除帶來低價與便利性外，其適法性亦引起相當多之爭議，舉例而言，Uber 面臨之違法疑慮即包含勞動法規面向<sup>10</sup>、競爭法法規面向、交通監管法規面向、稅務法規面向，與保險法規面向等等。當中，共享經濟是否因其可能會產生不利競爭之效果，而與競爭法上管制目的相違背，容有疑義。因此，本文認為有必要解構並分析相關之競爭法律問題，或可給予有關機關相關法律爭議處理、或政策制定與修正上之參考。

## 第二項 研究目的與範圍

本文彙整既有文獻後，發現與共享經濟相關之既有研究多基於 Uber 與 Airbnb 商業模式之探討<sup>11</sup>。其主要內容可分為四：一、由行政法規切入，綜析各國之汽車運輸業監管政策與法規之立法例，並借鏡他國立法例，找出能減緩以共享經濟下之新興運輸服務業與傳統運輸業者間衝突之規範形式，並擬定我國應推動之法規變革<sup>12</sup>；二、著眼於民事法律關係之探討，即分析平台業者與平台

<sup>10</sup> 由於 Uber 與其駕駛間之法律關係模糊，故導致 Uber 駕駛是否具有勞動法所保障之集體組織工會權一事引發爭議；此外，Uber 與其駕駛間之法律關係模糊亦造成競爭法違法性之認定困難。本文後續將詳述之 *Chamber of Commerce v. City of Seattle* 案即涉及上述爭議。

<sup>11</sup> 探討 Airbnb 之文獻多先宏觀論述共享經濟平台之特性與探討類似平台之差異，而後再聚焦 Airbnb 之個案分析，故本文認為相關分析仍具參考價值。參考：殷其儂，「共享經濟商業模式之法律問題探討—以 Airbnb 為例」，東吳大學法律學系碩士論文（2016 年）。李欣，「共享經濟的困境與限制—以 Airbnb 為例」，國立政治大學科技管理與智慧財產研究所碩士論文（2015 年）。

<sup>12</sup> 參考：沈怡伶，「網路運輸業興起對臺灣汽車運輸業管理架構之影響」，月旦法學雜誌，248 期，頁 107 至 120（2016 年）。李姿瑩，「歐盟共享經濟法制推動綜覽」，科技法律透析，28 卷 11 期，頁 24 至 32（2016 年）。黃柏偉，「歐洲推動共享經濟之策略方向—以歐盟及英國為例」，臺灣經濟研究月刊，38 卷 8 期，頁 58 至 63（2015 年）。廖謹志，「共享經濟應用於交通運輸業之法律研究」，東吳大學法律學系碩士論文（2016 年）。王姿雅，「Uber 在臺灣之適法性研究—以汽車運輸業法規為中心」，國立成功大學交通管理科學系碩士在職專班學位論文（2016 年）。

使用者等三方關係於契約法上應如何定性<sup>13</sup>，以及當事人間有無消費者保護法之適用<sup>14</sup>；三、針對 Uber 之經營管理面分析，即包含價值面、顧客面、收益面、企業面，與成本面之探討，以及涉及平台設計與吸引用戶方式等行銷理論分析，進而探討 Uber 商業模式涉及之刑法、個人資料法，與稅務爭議，並提出相關建議<sup>15</sup>；四、著重競爭法之討論，援引美國實務案例，檢視 Uber 於我國是否構成不實廣告、聯合行為、意圖獨占或低價利誘之行為<sup>16</sup>。

歸納我國既有文獻可發現，關於 Uber 商業模式之法律爭議，至今多著眼於行政管制面相關之分析。縱有探討競爭法中價格聯合（price-fixing）爭議者，惟僅針對 *Meyer v. Kalanick* 案作介紹，未涵蓋 *City of Seattle* 案之介紹。此案爭議為近日西雅圖市政府通過允許交通運輸網路公司（Transportation Network Companies，簡稱 TNC）<sup>17</sup>駕駛組織工會之條例<sup>18</sup>。美國商會於 2016 年、2017 年二度對此條例提起控訴，並於 2017 年 4 月聲請追加 Uber 與美國商會會員作為共同原告<sup>19</sup>。美國商會於訴訟中主張系爭條例違反休曼法與國家勞動關係法（National Labor Relations Act）之規定<sup>20</sup>，故原、被告爭執重點即為系爭條例是否違反聯邦先行原則，換言之，系爭條例得免除休曼法與與國家勞動關係法之優先權<sup>21</sup>。針對休曼法之部分，2018 年 5 月美國第九巡迴上訴法院（The 9th U.S.

---

<sup>13</sup> 參考：李欣，同上註；吳揚，前揭註 7。

<sup>14</sup> 參考：吳揚，前揭註 7。

<sup>15</sup> 參考：陳姿妙，「Uber 經營模式與法律爭議之探究」，國立政治大學科技管理與智慧財產研究所碩士論文（2015 年）。

<sup>16</sup> 參考：甘琳、王立達，「共享經濟有問題？—探討 Uber 所面臨之競爭法挑戰」，月旦法學雜誌，270 期，頁 187 至 211（2017 年）。

<sup>17</sup> 運輸網路公司係指利用網路連結乘客與駕駛，事先安排車程與提供運輸服務之事業體；參考：California Public Utilities Commission, Transportation Network Companies, <http://www.cpuc.ca.gov/General.aspx?id=787> (last visited Mar. 28, 2017).

<sup>18</sup> 相關條例之立法進程可參考拙著，「優步公司針對西雅圖市政府允許運輸網路公司駕駛組織工會相關法令提起控訴」，政治大學國際經貿組織暨法律研究中心經貿法訊，211 期，頁 7-8，網址：<http://www.tradelaw.nccu.edu.tw/epaper/no211/2.pdf>。（最後瀏覽日：2018 年 5 月 25 日）。

<sup>19</sup> *Order Granting Defendants' Motion to Dismiss at 2, Chamber of Commerce of the United States of America, et al. v. The City of Seattle, et al.*, Western District of Washington at Seattle (2017) (No. C17-0370 RSL) (Docket No. 42).

<sup>20</sup> *Appeal from the United States District Court for the Western District of Washington, Chamber of Commerce of the United States of America & RASIER, LLC v. City of Seattle*, 2:17-cv-00370-RSL, 13-15 (9th Cir. 2018).

<sup>21</sup> *Id.* at 14.

Circuit Court of Appeals) 裁定駁回先前地區法院之裁定，而認定系爭條例不得免除休曼法之優先權，並將本案發回地區法院重審，以重新認定系爭條例是否違反休曼法<sup>22</sup>。

本文認為，除了 *Meyer v. Kalanick* 案外，縱 *City of Seattle* 案尚未形成確定判決，仍有必要介紹此案之背景、相關動議內容與法院裁定結果。其理由在於，雖然此案爭議表面上僅涉及組織工會權之合法性，但吾等亦能由 Uber 提出之起訴理由與動議內容中，歸納出探討 Uber 訂價演算法是否違反休曼法第 1 條規定時，Uber 可能提出之理由，而得以更全面、深入探討此一議題。

申言之，本文認為進行 Uber 訂價演算法與休曼法之合致性研究時，所可能衍生之議題包含：一、Uber 與駕駛之雙方法律關係應如何定性？二、Uber 是否屬於競爭法之規範客體？三、Uber 之訂價模式是否涉及水平或垂直價格聯合之違反？以及，四、行政、立法與司法部門面對新興之商業模式時，如何在不抹煞創新之同時，確保市場公平競爭，並維護消費者之福祉。易言之，管制與自由競爭究應如何權衡？本文認為上述議題息息相關且環環相扣，其重要性不容忽視。因此，為免見樹不見林之憾，本文期能藉由美國相關案例之耙梳與彙整，解構休曼法第 1 條之合意主體、共謀與不合理貿易要件，並據此提出法院審查各構成要件時可能引起之爭議與兩造可能提出之正、反面理由，以助於進一步釐清前述之四大重要議題。

最後，雖然 Uber 於 2017 年 4 月重返台灣市場，並修正其營運模式，改成與租賃車公司合作、由租賃業者提供具營業登記證車輛<sup>23</sup>之方式，使其得以回歸科技服務平台之本質。然而，值得注意的是，Uber 亦重申車輛共享仍是其願景，

---

<sup>22</sup> *Id.* at 48.

<sup>23</sup> 趙曼汝，「被重罰 8.3 億，Uber 為何還不放棄台灣市場？」，天下雜誌，2017 年 4 月 14 日，<http://www.cw.com.tw/article/article.action?id=5081957>（最後瀏覽日：2017 年 4 月 15 日）。

故其仍舊會以繼續推動車輛共享經濟為目標<sup>24</sup>，因此，本文認為仍有必要研究 Uber 於我國公平交易法（下簡稱「公平法」）之適用和修法建議，以及可能面臨之挑戰。綜上，本文研究之範圍除了美國司法實務之案例外，亦包含我國公平法適用上之潛在爭議。

## 第二節 研究方法與研究架構

由於我國仍未有涉及競爭法爭議之 Uber 訴訟，且由於美國係共享經濟商業平台之發源地，實務界與學界中與競爭法相關之討論較為活絡、熱烈，且處理之爭議面向較廣，故本文將採文獻資料分析法。本文擬整理 Uber 於美國訴訟中與休曼法相關之案例，即包含 *Meyer v. Kalanick* 案與 *City of Seattle* 案，以及介紹美國實務案件中，即 *O'Connor v. Uber Technologies, Inc.* 案（以下簡稱「*O'Connor* 案」）與 *Uber v. Berwick* 案（以下簡稱「*Berwick* 案」）中，就 Uber 駕駛應認定為受僱人或獨立承攬人之認定標準。本文將以美國實務判決為基準，歸納相關爭議，並輔以相關之國內外期刊與論文分析文獻，依序探討 Uber 是否符合休曼法第 1 條之合意主體、共謀與不合理貿易限制等要件。

而後，針對 Uber 於我國是否違反價格聯合之規定，本文將採比較法分析與對比分析法。本文將著重 Uber 於我國之新型經營模式與美國經營模式上之差異，分析我國公平法與美國休曼法第 1 條立法例與實務認定上之差異，並透過前文之討論，介紹 Uber 於我國公平法適用下可能產生之爭議，並藉此提供有關單位可能之管制建議。

## 第三節 研究限制

聯合行為僅為競爭法下之其中一種態樣，除了聯合行為外，Uber 亦可能涉

---

<sup>24</sup> 宋宜芳，「重返台灣是第一步 續推車輛共享經濟為目標」，鉅亨網，2017 年 4 月 13 日，<http://news.cnyes.com/news/id/3780702>（最後瀏覽日：2017 年 4 月 15 日）。

及不實廣告、意圖獨佔或低價利誘之違反等等。惟為求通盤且完整之分析，本文僅以聯合行為為中心，僅探討 Uber 是否構成水平或垂直之價格聯合行為，茲不探討其他競爭法態樣之違反。

更進一步而言，聯合行為涉及之違法類型多元，除了價格聯合外，Uber 亦可能涉及限定交易條件、分享資訊、交換價格資訊，與交換非價格資訊等不同類型之聯合行為違法態樣。然而，相較於其他聯合行為之不法態樣，Uber 訂價演算法所引起的價格聯合為最受爭議之部分，故本文僅探討 Uber 是否構成價格聯合行為，而不贅述 Uber 是否涉及其他態樣之聯合。

其次，美國實務上與休曼法相關之案例，即包含 *Meyer v. Kalanick* 案與 *City of Seattle* 案皆仍於訴訟前階段，判決皆尚未出爐，因此，法院針對價格聯合動議之裁定結果並未必等同本案法院未來之判決內容。

最後，由於 Uber 於美國與我國所採行之商業模式不同，且競爭法涉及相當程度之政策面向考量，美國實務判決結果與相關認定是否有我國可資參考與借鏡之處，或有疑義，仍待我國主管機關進一步釋明。

## 第二章 共享經濟價格聯合下之競爭法問題概述

共享經濟之概念已日漸融入我們的生活，且帶來許多便捷性。與此同時，採用共享經濟作為其商業模式之新創公司，亦藉由線上平台媒合供需之形式，大幅降低搜尋成本與交易成本。當中，特定新創公司更藉由規避既有法規之形式，有效降低公司內部管理成本，並獲取龐大利潤。惟，其顛覆傳統市場模式與規避法律規範之形式，對各國相關市場之既有競爭者造成莫大之衝擊。為探討共享經濟商業模式是否造成市場競爭環境之破壞，而有違反競爭法之虞，本文認為應先釐清共享經濟商業模式獨特之型態與優勢，以進一步分析於經濟學理論上，共享經濟商業模式是否具促進競爭之效果。而後本文將聚焦 Uber，本文擬先簡述 Uber 之發展沿革與商業模式，再檢視其商業模式中涉及競爭法價格聯合行為疑慮之處，俾使讀者對此議題有一整體概括之認識。

### 第一節 共享經濟與其型態

#### 第一項 共享經濟之意義

共享經濟 (sharing economy)，又稱為點對點經濟 (the peer-to-peer economy, P2P economy)、協同消費 (collaborative consumptions)，或入口經濟 (the access economy)，係指買、賣雙方直接買賣貨品或提供服務，而不須經過居中第三方的去中間化 (decentralized) 商業模型<sup>25</sup>。美國聯邦貿易委員會 (Federal Trade Commission, FTC) 於 2016 年 11 月首次採用共享經濟一詞<sup>26</sup>。起初，共享經濟係指多人共同消費經濟物品 (economic goods)<sup>27</sup> 或參與集體活動之行為<sup>28</sup>。而隨

<sup>25</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *The Sharing Economy Meets the Sherman Act: Is Uber a Firm, a Cartel, or Something in Between?*, 2017 COLUMBIA BUSINESS LAW REVIEW 859, 864-865 (2017).

<sup>26</sup> *Id.* at 865; *The "Sharing" Economy: Issues Facing Platforms, Participants & Regulators*, FEDERAL TRADE COMMISSION STAFF REPORT, Nov. 2016, available at <https://www.ftc.gov/reports/sharing-economy-issues-facing-platforms-participants-regulators-federal-trade-commission> (last visited Apr. 24, 2018).

<sup>27</sup> 經濟物品 (economic goods) 是指由於資源有限，故必須付出代價方可得到之消耗品。參考：



著科技日新月異，人們多以各種電子設備（如智慧型手機、電腦、GPS）作為媒介，隨時隨地搜尋所需資源，並進行共享，使閒置資源做有效率之再利用，並結合第三方支付系統（如 PayPal、信用卡線上刷卡）支付所需費用<sup>29</sup>，大幅縮短搜尋成本與交易時間。而在網路社群之推波助瀾下，更是帶動了共享之浪潮與趨勢<sup>30</sup>。最終，以共享經濟為商業模式之科技新創公司紛紛壯大規模，發展為跨國公司<sup>31</sup>。

就共享經濟之內涵是否應涵蓋付費分享（for-fee sharing）？有論者持否定見解，主張共享經濟應與商業網路經濟（commercial internet-based economy）作區隔，並認為於許多案例中金錢反而導致不良後果<sup>32</sup>。然而，近來學者多持肯定見解<sup>33</sup>，討論上依照不同型態之共享經濟進行區分與探討，本文將於下段說明之。

## 第二項 共享經濟之型態

共享經濟可歸納成三大型態：產品服務系統（product service systems）、資源重新分配（in redistribution markets），與協同生活型態（in collaborative lifestyles）<sup>34</sup>。首先，產品服務系統係藉由租用或免費出借的方式提供商品以供消費者使用；若是私人所擁有的物品，亦可透過交換、租借、贈送等形式與他人共享，例如透過 RelayRide 平台可共用或租用他人汽車<sup>35</sup>。其次，資源重新分配係指二手物品由已不需要該物品的所有人手中，重新分配給其他需要該物品的需求者，如

---

Economic Goods Definition, BUSINESS DICTIONARY,

<http://www.businessdictionary.com/definition/economic-goods.html> (last visited Apr. 24, 2018).

<sup>28</sup> 李欣，「共享經濟的困境與限制—以 Airbnb 為例」，國立政治大學科技管理與智慧財產研究所碩士論文，頁 11，（2015 年）。

<sup>29</sup> 同上註，頁 13。

<sup>30</sup> 同上註。

<sup>31</sup> 同上註，頁 14。

<sup>32</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 866；Lawrence Lessig 認為共享經濟係包含 Wikipedia 與 Linux 作業系統，而商業網路經濟則是包含 Netflix、Amazon 與 Google，值得注意的是 Lessig 之主張係於 Uber 與 Airbnb 尚未出現前提出。

<sup>33</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 866.

<sup>34</sup> 李欣，前揭註 28，頁 20。

<sup>35</sup> 同上註。

Freecycle、eBay 與 SwapTree 等<sup>36</sup>。最後，協同生活型態則是指有相同需求或興趣的人聚集並共享一些無形資產，如時間、空間、技巧或金錢等<sup>37</sup>，如 Airbnb 與 Uber 等。而透過網路，此型態的交換規模不再受限於特定區域內之共享，亦可進行全球性大規模之點對點交換，如金融借貸（Zopa, Prosper），與旅行資源共用（Airbnb, Couch Surfing, Roomorama）<sup>38</sup>。

### 第三項 共享經濟之特性與優勢

有論者參酌 FTC 報告內容<sup>39</sup>，將共享商業模式之特性彙整如下，包含：（一）係以供給者、需求者、平台三大角色組成；（二）買賣雙方皆為個人或微型企業；（三）由於賣方係利用其既有之個人資產，故其進入門檻與退出障礙極低；（四）市場供需密集、流動性高，即稠密市場（thick market）；（五）得藉由平台程序確保安全性與可信性；（六）平台提供媒合服務以收取費用或傭金；（七）造成相當程度之管制破壞（regulatory disruption）<sup>40</sup>。

綜上可知，共享經濟商業模式之所以能成功，主要係憑藉其線上平台伴隨之低搜尋成本與低交易成本，以略過現行法規之形式，使效率極大化<sup>41</sup>。

就共享商業模式優勢分析而言，有論者提出，依照資源流向可區分為內部循環與外部循環兩大部分<sup>42</sup>。在內部循環中，平台的功能在於提供需求者交易管道，使其能輕易的接觸到所需資源或體驗，並透過資料庫建置、搜尋機制以及友善的使用者介面，讓需求者產生依賴性而持續回溯使用該平台<sup>43</sup>；就供給方而言，平台協助其尋找並統整適合的需求者；而需求者提供的意見回饋以及透過

---

<sup>36</sup> 同上註。

<sup>37</sup> 同上註，頁 21。

<sup>38</sup> 同上註。

<sup>39</sup> Federal Trade Commission Staff Report, *supra* note 26, at 16, 18-20.

<sup>40</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 869-870.

<sup>41</sup> *Id.* at 882.

<sup>42</sup> 李欣，前揭註 28，頁 24。

<sup>43</sup> 同上註，頁 25。

平台曝光達成的廣告行銷效果，則讓供給者願意持續使用平台作為中介者<sup>44</sup>。另一方面，外部循環則係供應者藉由需求者群眾參與所獲之口碑與認同感，創造品牌效益，而在品牌創立後，藉由品牌合作以降低成本與取得內隱知識<sup>45</sup>。此外，於外部循環上，共享商業模式亦打破市場對供給者與需求者之固有印象，使供需雙方在角色模糊或對調的情況下進行內部循環<sup>46</sup>。然而，既有之法規係用以管制能達到巨大之規模、不利市場公平競爭之集中協調單一公司（centrally coordinated unitary firms）<sup>47</sup>，而非採行共享經濟商業模式之新創公司。因此，在適用現行法規時，採行共享經濟商業模式之新創公司仍面臨許多法制面上之障礙，包含：民法、道路交通管制條例、競爭法等。於適用既有競爭法時，共享經濟之商業模式係助力或是阻力，留待本文後段分析。

#### 第四項 共享經濟商業模式之競爭效果

就共享經濟商業模式是否具促進競爭之效果，有論者從經濟理論分析下，持肯定見解。其認為共享經濟能匯集獨立之買方與賣方，針對相當同質（relatively homogeneous）之貨品或服務進行交易，而科技將大幅改善資訊可得性（availability），因此，於共享經濟商業模式下較能達成理想之完全競爭狀態<sup>48</sup>。而共享經濟之供應商面臨的是代表無限彈性之扁平化需求曲線<sup>49</sup>，此係由於科技發達使資訊更加公開，不同供應商之價格亦皆公諸大眾，故在貨物或服務皆相對同質之前提下，消費者只會選擇價格低廉者；另外，由於生存盈利，使供應商之價格不會低於其成本（變動成本），故供應商面對同一條水平需求曲線（參下圖 1）。於此狀態下，一旦供應商之價格上升，消費者之需求即變為零。舉例而言，由於 Uber 與 Lyft 之駕駛皆係提供勞力與資本予 Uber 與 Lyft，且對於特

---

<sup>44</sup> 同上註。

<sup>45</sup> 同上註。

<sup>46</sup> 同上註。

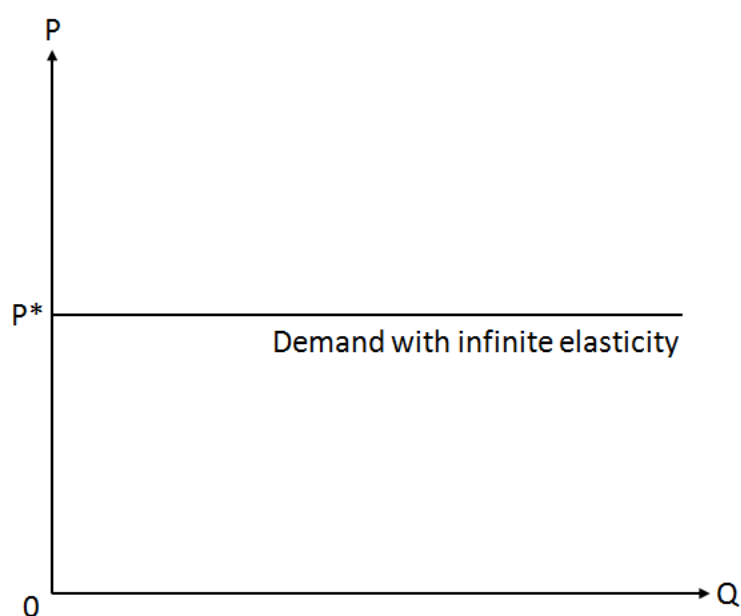
<sup>47</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 883.

<sup>48</sup> *Id.* at 883-884.

<sup>49</sup> *Id.* at 884.

定事項皆具有決策權，如可自行決定駕車服務之地點與時間，以及何時更換汽車等，故可推論 Uber 與 Lyft 所提供之乘載服務本質上具高度之同質性。因此，於經濟理論上，由於平台之出現使市場價格更加透明，故可進而促進市場更加競爭。

圖 1 共享經濟下供應商面對之需求曲線



P 為價格、Q 為數量、P\* 為市場成交價格

資料來源：本研究整理

然而，需要特別注意的是，現實中採行共享經濟商業模式之新創公司仍涉及不同之集中控管程度，例如：提供跑腿服務之 TaskRabbits 屬極低度控管者，相反地，由 Uber 與其駕駛間之權利義務可知 Uber 屬於較高程度控管之公司<sup>50</sup>。對消費者而言，集中控管之程度越高，就與傳統之公司形態越相似<sup>51</sup>，於此情況下，是否仍能如前段所述達成完全競爭之情形，不無疑問。

<sup>50</sup> *Id.*

<sup>51</sup> *Id.* at 885.

諾貝爾經濟學獎得主寇斯（Ronald Coase）於其著作中曾主張，公司將會評估其內部控管與市場交易之效率，而選擇應採何種形式之控管，例如在工業時代，大型製造公司花費大量資金建造大型廠房，使雇員能直接在廠房生產鋼鐵、汽車，或火車等<sup>52</sup>，其理由在於，相較於市場上之交易行為，公司藉由內部上下階層控管協調之型式，能大幅降低外部交易成本<sup>53</sup>，如締約成本、搜尋成本與監督契約執行之成本等。然而，於共享經濟商業模式下，藉由平台之設置（如：服務條款、程式設定，或大數據分析）得大幅增加市場交易之效率。此外，由於採行共享經濟商業模式之公司多半未具備其獨自之勞動要素<sup>54</sup>，亦未具備資本之所有權<sup>55</sup>，因此，共享經濟商業模式不僅能增加市場交易之效率，更能坐收整合公司<sup>56</sup>（integrated firm）所帶來之效率<sup>57</sup>。

綜上所述，於經濟理論分析下，共享經濟商業模式因能有效促進市場效率，故能達到促進競爭之效果。惟上述促進競爭之效果是否根屬於 Uber 之訂價演算法，換言之，此促進競爭之效果與 Uber 之訂價演算法間是否具合理關聯性，尚待釐清。因此，有必要先簡介 Uber 之商業模式與其採行之訂價演算法，並指出當中特殊之處，進而瞭解 Uber 之訂價演算法可能涉及競爭法之理由。

## 第二節 優步公司之商業模式介紹

### 第一項 公司發展沿革

2009 年，Travis Kalanick 和 Garrett Camp 於美國舊金山共同創立 Uber，起初公司登記為 UberCab；2010 年 6 月正式於美國舊金山提供以線上第三方叫車

---

<sup>52</sup> *Id.* at 885-886.

<sup>53</sup> Ronald Coase, *The Nature of the Firm*, 4 *ECONOMICA* 386, 388 (1937).

<sup>54</sup> 例如 Uber 之服務條款載明其駕駛並非受僱人，而係獨立承攬人。

<sup>55</sup> 例如 Uber 之車輛皆為其駕駛之所有。

<sup>56</sup> 整合公司包含垂直整合（vertical integration）與水平整合（horizontal integration）公司。

<sup>57</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 885-886.

平台媒合乘客與駕駛之服務<sup>58</sup>。Uber 除藉由大數據整合當地熱門乘車地點、計算乘車時間及交通流量程度，以提供即時快速之乘車服務，有效縮短乘客候車時間外，Uber 亦致力於提供高品質的乘車服務。Uber 在地團隊於駕駛上路前將先行訓練駕駛待客服務方式，且對於駕駛之駕車紀錄、車輛品質以及整理等服務層面有一定水準之要求，以追求比一般計程車更高級精緻之乘車服務<sup>59</sup>。

Uber 藉其共享經濟之核心理念，使駕駛得於其本業以外之空閒時間兼職擔任 Uber 駕駛，讓閒置之資本，即人力資源與車輛，得進入供應鏈循環<sup>60</sup>，進而使 Uber 駕駛之進入門檻更加彈性。易言之，於 Uber 商業模式下，凡符合 Uber 對於車輛及駕駛要求者，即得成為 Uber 駕駛，此特性得使閒置的人力與資源予以有效運用<sup>61</sup>。另一方面而言，兼職之 Uber 駕駛亦得在本業以外增加收入來源，於此不僅可提高駕駛收入，亦能促進經濟發展<sup>62</sup>。

自 2012 年起，Uber 進入全球擴張期<sup>63</sup>。法國巴黎係 Uber 第一個海外據點，緊接於 2012 年 3 月進入加拿大多倫多市場，2012 年下半年更相繼進入英國倫敦以亞太地區第一個據點—澳洲雪梨<sup>64</sup>。2013 年 Uber 加速拓展亞洲市場的速度，先後進入包含新加坡、台灣及韓國首爾等國家<sup>65</sup>。而迄今為止，Uber 全球擴張之區域共有 54 個國家<sup>66</sup>。自 2014 年起，Uber 除延續其全球擴張之經營策略外，亦著手進行與美國卡內基美隆大學（Carnegie Mellon University）共同合作開發之無人車實驗<sup>67</sup>。

---

<sup>58</sup> 陳姿妙，「Uber 經營模式與法律爭議之探究」，國立政治大學科技管理與智慧財產研究所碩士論文，頁 42，（2015 年）。

<sup>59</sup> 同上註。

<sup>60</sup> 同上註。

<sup>61</sup> 同上註。

<sup>62</sup> 同上註。

<sup>63</sup> 同上註，頁 43。

<sup>64</sup> 同上註，頁 43-44。

<sup>65</sup> 同上註，頁 44。

<sup>66</sup> 同上註。

<sup>67</sup> 同上註。

## 第二項 優步公司商業模式

Uber 於其之商業模式下分別針對駕駛與乘客推出不同之應用程式。首先，針對駕駛之操作流程為 Uber 提供駕駛一臺裝載駕駛專用應用程式之手機，由駕駛先登錄成為 Uber 的駕駛，爾後再使用該應用程式開啟或關閉載客服務、自訂載客時間、設定導航資訊、決定是否接受 Uber 應用程式媒合到之載客行程，以及記錄每段載客路程與時間等等。

另外，針對乘客之叫車操作流程則為乘客下載 Uber 乘客專用之應用程式、註冊為 Uber 之用戶，並完成信用卡帳戶付款設定後，可利用該應用程式叫車。由於 Uber 並非如一般計程車產業採取單一計費方案，而係依照車款價位，將收費方案分為兩種，包含高級車款的尊榮優步方案（UberBLACK）與平價車款的菁英優步方案（UberX）。因此，應用程式將針對菁英優步或尊榮優步分別預估費用，並提供乘車時間、最佳化乘車路徑、駕駛過去之服務評比與其車牌號碼和車款等資訊。媒合成功後至上車前，駕駛與乘客亦可透過應用程式與對方進行語音通話或傳送訊息。而載客行程結束後，Uber 將會直接由應用程式綁定之信用卡帳戶中扣除車資<sup>68</sup>，並將詳載行車路線、時間與費用等資訊之行程收據寄至乘客之電子信箱<sup>69</sup>。接著，乘客可針對本次乘車體驗進行評比、提出客訴意見，或請求協尋失物等。

值得注意的是，Uber 之扣款流程較為特殊。Uber 係先從乘客信用卡扣除車資，而於 Uber 抽取一定比率之金額作為服務費<sup>70</sup>後，再將剩餘的載客收入匯款給司機。當中，Uber 司機所駕駛之車輛均為本人提供，而非 Uber 公司所有；但亦有司機透過 Uber 租用車輛以提供載客服務之情況。此外，乘車費用係由 Uber

---

<sup>68</sup> Uber 亦提供多人共乘時平分車資之功能。

<sup>69</sup> Uber 亦提供公務報帳之單據。

<sup>70</sup> 此服務費通常約佔車資之 20%。參考：*Order Denying Defendant Uber Technologies, Inc.'s Motion for Summary Judgment* at 1, Douglas O'Connor, et al. v. Uber Technologies, Inc., Northern District of California (2015) (No. C-13-3826 EMC) (Docket No. 211).

單方設定預設運送費用，乘客與司機無法利用應用程式於媒合時另議其他價格。

本文於介紹 Uber 之商業模式，以及簡介駕駛、乘客與 Uber 間之運作模式後，為更充分理解 Uber 與駕駛間之權利義務關係，及 Uber 商業模式之特殊性，本文將於下段介紹 Uber 與駕駛間重要之服務條款內容，並針對涉及競爭法疑慮之訂價演算法詳加闡明。

### 第三項 優步公司與駕駛間服務條款之主要內容

Uber 與駕駛間之服務條款<sup>71</sup>開宗明義即載明，Uber 駕駛知悉並同意 Uber 為一科技服務提供者，而不提供交通服務<sup>72</sup>。大體而言，Uber 與駕駛間之服務條款主要包含之章節如下：契約之適用要件<sup>73</sup>、評分機制<sup>74</sup>、計費機制<sup>75</sup>、所有權與執照<sup>76</sup>、保密協定<sup>77</sup>、隱私條款<sup>78</sup>、責任保險條款<sup>79</sup>、保證條款與免責條款<sup>80</sup>、損害賠償與限制責任條款<sup>81</sup>、契約期間與終止要件<sup>82</sup>、Uber 與駕駛間之法律關係<sup>83</sup>等等。此外，服務條款亦進一步載明駕駛之法律地位為 Uber 之獨立承攬人 (Independent Contractors)<sup>84</sup>。

依據 Uber 與駕駛間之服務條款規定，Uber 得藉由評分機制與車況要求等監管駕駛之服務品質。首先，就評分機制而言，若駕駛之平均評分未達最低標準

---

<sup>71</sup> *Raiser LLC Technology Services Agreement, available at* [https://s3.amazonaws.com/uber-regulatory-documents/country/united\\_states/RASIER%20Technology%20Services%20Agreement%20Decmeber%2010%202015.pdf](https://s3.amazonaws.com/uber-regulatory-documents/country/united_states/RASIER%20Technology%20Services%20Agreement%20Decmeber%2010%202015.pdf) (last visited Jul. 28, 2017).

<sup>72</sup> *Id.* at 1.

<sup>73</sup> *Id.* ¶¶3.1-3.3.

<sup>74</sup> *Id.* ¶2.5.

<sup>75</sup> *Id.* ¶¶4.1-4.8.

<sup>76</sup> *Id.* ¶¶5.1-5.3.

<sup>77</sup> *Id.* ¶¶6.1-6.3.

<sup>78</sup> *Id.* ¶¶7.1-7.2.

<sup>79</sup> *Id.* ¶¶8.1-8.4.

<sup>80</sup> *Id.* ¶¶9.1-9.3.

<sup>81</sup> *Id.* ¶¶10-11.

<sup>82</sup> *Id.* ¶¶12.1-12.3.

<sup>83</sup> *Id.* ¶¶13.1-13.2.

<sup>84</sup> *Id.* ¶13.1.



時，Uber 將通知駕駛限期改善<sup>85</sup>。若期間內駕駛仍未改善其平均評分，Uber 將保留終止駕駛使用該應用程式之權利<sup>86</sup>。此外，服務條款中亦就駕駛車況要求進行規範。服務條款規定駕駛載客所使用之車輛須符合以下 4 項要求，包含：1、向當地主管機構登記，並獲取可經營乘客運輸相關業務之執照；2、車輛為該駕駛之所有物、租賃物，或其他合法權源；3、適合用於履行本服務條款所規範之載客服務；4、須維持良好狀態，符合業界汽車安全與維修標準或其他載客地之行業標準或規範，此外，車輛亦應保持乾淨與整潔<sup>87</sup>。

另就 Uber 與駕駛之財務分帳部分，依據服務條款規定，每趟載客服務完成、乘客支付車資予 Uber 後，駕駛可獲得 Uber 支付之車資，且該計費機制由 Uber 制定<sup>88</sup>。特別注意的是，車資中不包含小費，Uber 制定之計費機制公式亦不包含

---

<sup>85</sup> *Raiser LLC Technology Services Agreement*, ¶2.5.2, “You acknowledge that Company desires that Users have access to high-quality services via Uber’s mobile application. In order to continue to receive access to the Driver App and the Uber Services, you must maintain an average rating by Users that exceeds the minimum average acceptable rating established by Company for your Territory, as may be updated from time to time by Company in its sole discretion (“Minimum Average Rating”). Your average rating is intended to reflect Users’ satisfaction with your Transportation Services rather than your compliance with any of Company’s policies or recommendations. In the event your average rating falls below the Minimum Average Rating, Company will notify you and may provide you, in Company’s discretion, a limited period of time to raise your average rating above the Minimum Average Rating. If you do not increase your average rating above the Minimum Average Rating within the time period allowed (if any), Company reserves the right to deactivate your access to the Driver App and the Uber Services. Additionally, you acknowledge that your repeated failure to accept User requests for Transportation Services while you are logged in to the Driver App creates a negative experience for Users of Uber’s mobile application. If you do not wish to accept User requests for Transportation Services for a period of time, you agree that you will log off of the Driver App.”

<sup>86</sup> *Id.*

<sup>87</sup> *Raiser LLC Technology Services Agreement*, ¶3.2, “You acknowledge and agree that your Vehicle shall at all times be: (a) properly registered and licensed to operate as a passenger transportation vehicle in the Territory; (b) owned or leased by you, or otherwise in your lawful possession; (c) suitable for performing the passenger transportation services contemplated by this Agreement; and (d) maintained in good operating condition, consistent with industry safety and maintenance standards for a Vehicle of its kind and any additional standards or requirements in the applicable Territory, and in a clean and sanitary condition.”

<sup>88</sup> *Raiser LLC Technology Services Agreement*, ¶4.1, “You are entitled to charge a fare for each instance of completed Transportation Services provided to a User that are obtained via the Uber Services (“Fare”), where such Fare is calculated based upon a base fare amount plus distance (as determined by Company using location-based services enabled through the Device) and/or time amounts, as detailed at [www.uber.com/cities](http://www.uber.com/cities) for the applicable Territory (“Fare Calculation”). You acknowledge and agree that the Fare provided under the Fare Calculation is the only payment you will receive in connection with the provision of Transportation Services, and that neither the Fare nor the Fare Calculation includes any gratuity. You are also entitled to charge User for any Tolls, taxes or fees incurred during the provision of Transportation Services, if applicable. You: (i) appoint Company as your limited payment collection agent solely for the purpose of accepting the Fare, applicable Tolls and, depending on the region and/or if requested by you, applicable taxes and fees from the User on

小費<sup>89</sup>。此外，於每趟載客服務交易中，駕駛須支付 Uber 經計費機制公式得出之特定比例做為服務費<sup>90</sup>。Uber 應每周至少匯款一次費用予駕駛，包含：扣除服務費後之金額、規費，及其他特定稅賦或附加費用<sup>91</sup>。

Lyft, Inc. (下簡稱 Lyft) 與 Uber 類似，其業務皆為提供共乘車輛媒合服務，但相較於 Uber，Lyft 之契約條款更具彈性，如用戶得藉由手機應用程式支付小費給駕駛<sup>92</sup>。下表為 Uber 與 Lyft 服務條款中較重要之性質比較。

表 1 Uber 與 Lyft 服務條款之比較<sup>93</sup>

	Uber	Lyft
平台有訂價權	是	
是否依供需調整車資	是，Uber 採高峰動態訂價法；	

your behalf via the payment processing functionality facilitated by the Uber Services; and (ii) agree that payment made by User to Company (or to an Affiliate of Company acting as an agent of Company) shall be considered the same as payment made directly by User to you. In addition, the parties acknowledge and agree that as between you and Company, the Fare is a recommended amount, and the primary purpose of the pre-arranged Fare is to act as the default amount in the event you do not negotiate a different amount. You shall always have the right to: (i) charge a fare that is less than the pre-arranged Fare; or (ii) negotiate, at your request, a Fare that is lower than the prearranged Fare (each of (i) and (ii) herein, a “Negotiated Fare”). Company shall consider all such requests from you in good faith. Company agrees to remit, or cause to be remitted, to you on at least a weekly basis: (a) the Fare less the applicable Service Fee; (b) the Tolls; and (c) depending on the region, certain taxes and ancillary fees. If you have separately agreed that other amounts may be deducted from the Fare prior to remittance to you (e.g., vehicle financing payments, lease payments, mobile device usage charges, etc.), the order of any such deductions from the Fare shall be determined exclusively by Company (as between you and Company).”

<sup>89</sup> *Id.*

<sup>90</sup> *Raiser LLC Technology Services Agreement*, ¶4.4, “In consideration of Company’s provision of the Driver App and the Uber Services for your use and benefit hereunder, you agree to pay Company a service fee on a per Transportation Services transaction basis calculated as a percentage of the Fare determined by the Fare Calculation (regardless of any Negotiated Fare), as provided to you via email or otherwise made available electronically by Company from time to time for the applicable Territory (“Service Fee”). In the event regulations applicable to your Territory require taxes to be calculated on the Fare, Company shall calculate the Service Fee based on the Fare net of such taxes. Company reserves the right to change the Service Fee at any time in Company’s discretion based upon local market factors, and Company will provide you with notice in the event of such change. Continued use of the Uber Services after any such change in the Service Fee calculation shall constitute your consent to such change.”

<sup>91</sup> *Raiser LLC Technology Services Agreement*, ¶4.1, *supra* note 88.

<sup>92</sup> *Lyft Terms of Service*, ¶4, available at <https://www.lyft.com/terms> (last visited Jul. 28, 2017).

<sup>93</sup> 參考：Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 874-875. Jeff Funk, *Uber's Business Model*, SLIDESHARE, Apr 13, 2015, <https://www.slideshare.net/funk97/ubers-business-model> (last visited May 6, 2018).

	Lyft 採黃金時段計價法 (Prime Time)	
高峰動態訂價法下是否訂有價格上限	否	是，最高上限價格為 200%
得控管用戶支付之型式	是	
對於駕駛及其車輛設有最低要求	是	
相關條款以確保遵循友善無障礙等相關民事法律	是	否
否認其對於駕駛之控管權(包含駕駛履行服務契約之型式)	是	
向駕駛收取特定地區課徵之稅款	否	
除了 APP 外，存在駕駛接觸用戶之其他型式	否	

資料來源：整理自 Mark Anderson & Max Huffman, *The Sharing Economy Meets the Sherman Act: Is Uber a Firm, a Cartel, or Something in Between?*, 2017 COLUMBIA BUSINESS LAW REVIEW 859, 874-875. Jeff Funk, *Uber's Business Model*, SLIDESHARE, Apr 13, 2015, <https://www.slideshare.net/funk97/ubers-business-model> (last visited May 6, 2018).

於介紹 Uber 與駕駛服務條款之主要規定後，讀者應可對 Uber 之商業模式和其與駕駛間之權利義務有整體概括之認識。接著，本文將歸納系爭服務條款中，涉及訂價演算法之相關規定，並進而就相關規定可能違反競爭法之理由進行概述。

#### 第四項 服務條款中涉及競爭法疑慮之訂價演算法

除了前述提到 Uber 依照車款將其收費區分為尊榮優步及菁英優步等二方

案外，觀察 Uber 與駕駛之服務條款內容亦可發現，Uber 設立之訂價演算法與傳統之計程車業及租賃車業採用之計費方式仍有二部分之明顯不同，包含：一、「高峰動態訂價法」之設計；二、以「預設車資」作為主要之收費方式。據此，本段將先針對「高峰動態訂價法」與「預設車資」、「協商車資」之概念進行簡介。接著，再進一步闡明 Uber 訂價演算法可能違反競爭法之理由。

## 一、簡介高峰動態訂價法

承前所述，Uber 並非實施夜間加成機制，而係採行「高峰動態訂價法」作為其訂價方式。此訂價法係綜合判定該時段是否為尖峰時段，與路上現有可媒合的車輛多寡等因素，由系統自動切換之特殊加成計費模式。

加成計費時段的產生，乃是為了確保路上現有可媒合的 Uber 駕駛供給量與乘客的需求量可以達到平衡<sup>94</sup>。藉由提高車資費率，可吸引更多 Uber 駕駛上線載客，並據此縮短乘客的等車時間<sup>95</sup>。待路上的駕駛與車輛的供給量與需求量達到平衡後，系統則會自動切換至原有之計價模式<sup>96</sup>。

## 二、簡介預設與協商車資

Uber 之車資可區分為「預設車資」(Pre-arranged Fare) 與「協商車資」(Negotiated Fare)。預設車資顧名思義即為 Uber 依照其訂價演算法，建議駕駛收取之車資；適用於駕駛未與乘客協商收取協商車資之情況下。與此同時，系爭服務條款亦載明駕駛有權與 Uber 協商較預設之計費機制更低之收費標準，即所謂的「協商車資」<sup>97</sup>。依系爭服務條款規定，駕駛向 Uber 提出「協商車資」

---

<sup>94</sup> 陳姿妙，前揭註 58，頁 58。

<sup>95</sup> 同上註。

<sup>96</sup> 同上註。

<sup>97</sup> *Raiser LLC Technology Services Agreement*, ¶4.1, *supra* note 88.

之要求後，Uber 將依據善意原則針對駕駛之要求進行考量<sup>98</sup>。

### 三、可能涉及之競爭法疑慮

本文認為 Uber 涉及之訂價爭議有二，包含 Uber 對駕駛報酬之訂價與對乘客車資之訂價。首先，在探討 Uber 對駕駛之報酬訂價時，應先釐清 Uber 駕駛之法律定位，即應認定為 Uber 之受僱人或獨立承攬人，以續而認定是否得為獨立之交易客體，有訂價之權利，而有違反競爭法規範下之不正當競爭行為之虞。另外，針對對乘客車資之訂價而言，本文認為系爭服務條款中縱有「協商車資」之規定，但於實際應用程式之操作流程下，Uber 並未實施任何機制，使乘客與駕駛得於「媒合時」另議其他價格。此外，當駕駛與乘客已成功媒合後，駕駛亦無誘因與乘客協商較預設車資更低之收費。可見「協商車資」於實際操作流程中之作用不大，因此，Uber 之車資於客觀上仍具有價格一致之現象。況且，Uber 訂價演算法中之高峰動態訂價法，可能致使 Uber 之價格持續高於市場價格。Uber 是否可能因而構成競爭法規範下之不正當競爭行為，容有爭論。另外，駕駛間是否可能為了獲取最大收入，利用 Uber 對不同駕駛間制定統一預設車資與高峰動態訂價法之特性，共謀於高載客需求之時段或節令上線載客，而構成競爭法規範下之不正當競爭行為，尚有爭議。因此，本文下章將分析 Uber 與駕駛，以及不同駕駛間是否可能違反競爭法規範，即依序介紹其可能違反之競爭法法規依據、法條構成要件，與相關之認定標準等。

## 第三章 價格聯合行為之競爭法規範

為釐清 Uber 訂價演算法所引發之爭議，意即 Uber 與駕駛，以及不同駕駛間是否可能構成競爭法下之不正當競爭行為，本章節將先介紹美國競爭法中與不正當競爭行為相關之規定。

---

<sup>98</sup> *Id.*

## 第一節 美國休曼法第 1 條之法律要件分析

逾百年載，美國聯邦競爭法皆作為檢視是否具備不正當競爭行為之標準，當中，休曼法（Sherman Act）為最重要之檢測條文<sup>99</sup>。休曼法於 1890 年頒布，且為美國第一部競爭法<sup>100</sup>。休曼法之基本架構係依據契約內容與市場支配力，將競爭行為區分做審查，當中，某些行為屬自動合法（automatically lawful），某些行為屬自動違法（automatically unlawful），而除了上述二者外，亦有某些行為須視特定情況下之經濟效果而定<sup>101</sup>。藉由休曼法第 1 條與第 2 條之規定可檢驗契約效果與市場支配力，申言之，休曼法第 1 條規定禁止任何造成不合理貿易限制之契約，第 2 條則是禁止獨占與企圖獨占之行為<sup>102</sup>。由於共享經濟之主體為或將對既有市場造成潛在破壞之先驅者，因此，相較於可能涉及之獨占或企圖獨占爭議，多數情況較易產生聯合行為的爭議。此係由於此等共享經濟之主體，於商業模式形成初期即構成壟斷行為之可能性遠低於構成其他不正當競爭之情況<sup>103</sup>。因此，本文將以休曼法第 1 條規範，作為檢視 Uber 是否涉及違反競爭法之主要法律依據。

### 第一項 卡特爾行為概述

我國公平交易法之「聯合行為」，國際上通稱為「卡特爾（cartel）行為」，為一種常見於先進工業國家之典型限制競爭方式，其意涵係指於同業競爭者間，以契約、協議、約定或其他方式，共同決定、維持或調漲價格，或相互約束實施限制數量、技術、產品、設備或交易對象等行為<sup>104</sup>。卡特爾行為之目的係為

<sup>99</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 886.

<sup>100</sup> Daniel L. Rubinfeld, *Antitrust Policy*, in INTERNATIONAL ENCYCLOPEDIA OF THE SOCIAL AND BEHAVIORAL SCIENCES 553 (N. J. Smelser & B. Baltes eds., 2001).

<sup>101</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 886.

<sup>102</sup> *Id.* at 886-887.

<sup>103</sup> *Id.* at 887.

<sup>104</sup> 黃鈴晏，「聯合行為之成立及法律效果—以美國、歐盟及我國規範為中心」，國立成功大學法律系碩士班碩士論文，頁 5（2012 年）。

了除去競爭者間因市場競爭所生之不利益<sup>105</sup>。卡特爾行為一詞源於拉丁文 *carta*，為一種用紙莎草製成的紙張，常被用於軍事上作為交戰國間，交換俘虜之協定書<sup>106</sup>；而其意涵延伸至現今商業社會，則指競爭者間以限制競爭為目的而成立之協議。由於實質上與休戰相似，故將稱之卡特爾行為<sup>107</sup>。若放任同業競爭者間自由形成卡特爾，將造成表面上看似為獨立之業者，實際上卻透過合作而形成類似單一壟斷之企業而得以操縱市場，導致消費者蒙受其害，故可推知相關規範之立法目的係為避免業者間藉由卡特爾行為阻礙或限制市場競爭<sup>108</sup>。

卡特爾行為常見之分類模式包含水平卡特爾（horizontal cartel）及垂直卡特爾（vertical cartel），以及外顯性卡特爾（explicit cartel）與隱藏性卡特爾（implicit cartel）等二大分類模式，以下分別介紹相關之實務見解與認定標準。

## 一、水平卡特爾與垂直卡特爾

水平卡特爾行為係針對同業競爭者間所組織之卡特爾行為，垂直卡特爾則是針對上、下游廠商間所組織之卡特爾行為。此二種類型卡特爾行為之區別實益在於美國司法實務上之審查模式不同。水平卡特爾行為係採取當然違法原則（*per se illegal*）進行審查。當中，涉及訂價之卡特爾行為，如：1、價格聯合；2、集體杯葛；3、水平市場分割；4、垂直市場分割等四種市場行為，在美國司法實務上，認定此類行為其本質上有妨礙市場競爭之可能，將對市場產生明顯的限制競爭效果，故於判定上無需再對其進行市場分析，而以當然違法原則處置<sup>109</sup>。相反地，針對垂直卡特爾，自 2007 年起幾乎所有的垂直交易限制行為，均已改採合理原則（*rule of reason*）來審理<sup>110</sup>，法院依個案認定系爭行為是否構

---

<sup>105</sup> 同上註。

<sup>106</sup> 同上註。

<sup>107</sup> 同上註。

<sup>108</sup> 同上註。

<sup>109</sup> 同上註，頁16。

<sup>110</sup> 同上註，頁17。

成不正當之貿易限制。

## 二、 外顯性卡特爾與隱藏性卡特爾

外顯性卡特爾係指依據任何形式之外顯性契約，以協議設定統一價格、分配市場，或聯合杯葛等，此類型之卡特爾行為多與同業公會或商業團體有關<sup>111</sup>。反之，隱藏性卡特爾則不具任何形式之外顯性契約，價格領導制(price leadership)即為一例，係指被領導廠商藉其龐大之市場力量，強迫小廠商服從領導，用以提高售價，屬隱藏性卡特爾中最常見之態樣，為當然違法<sup>112</sup>。

### 第二項 卡特爾行為之規範依據

本文於上段簡明介紹卡特爾行為之意涵與常見之實務分類後，接著，本文將針對卡特爾行為之法律規範依據，詳加闡明。意即，本文將介紹我國公平法與美國休曼法中關於卡特爾行為之規範內容，並進而比較二者之立法例有何差別。

首先，觀察我國公平法第 14 條之規定<sup>113</sup>，可知我國立法例將聯合行為之禁止範圍侷限於複數事業在同一產銷階段之水平聯合行為，相對而言，美國對卡特爾之規範則不限於此。美國對卡特爾之規範明文記載於休曼法第 1 條，「任何以契約、托拉斯(trust)或其他形式之結合、共謀，限制美國各州間或與外國間之貿易或商業者，均屬違法。任何人有此等違法行為而作成任何合約或進行任何結合或共謀者，若為營利事業，應處以 1 億元以下罰金，若為其他任何人，

---

<sup>111</sup> 詳細內容可參考：陳琪，「美國反托拉斯法之簡介」，公平交易季刊，1 卷 4 期，頁 45，59-60 (1993 年)。

<sup>112</sup> 同上註，頁 60。

<sup>113</sup> 公平交易法，第 14 條第 1 項：「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。」



則處以 10 年以下有期徒刑、或科或併科 1 百萬元以下之罰金<sup>114</sup>」。承如前述，美國實務對卡特爾之規範不限於水平聯合行為，而係依據競爭者間之上下游關係，將常見之違法類型分為「水平聯合行為」與「垂直聯合行為」。然而值得注意的是，我國公平法並無「垂直聯合行為」之概括性概念，而是依公平法第 19 條<sup>115</sup>、第 20 條規定<sup>116</sup>，僅針對限制轉售價格、搭售、獨家交易、地域限制，與顧客限制等特定類型，進行管制與規範。上述足見我國與美國立法模式上之差異。

此外，就違法判斷準則之設計亦可見我國與美國立法模式上之差異。細探我國與美國之法律規範與實務見解，可知我國公平法係採原則禁止，例外許可之立法例，換言之，依據公平法第 15 條規定<sup>117</sup>，若因符合特定要件而有益於整體經濟與公共利益者，則可事前申請主管機關許可之。反觀美國實務案例，可發現美國採事後審查制，不採行事前許可制，而審查之分析模式可分為「當然違法」與「合理原則」，關於此二類分析模式之詳細說明本文將於下段一併進行論述。

---

<sup>114</sup> See Sherman Act §1, [15 U.S.C.] §1: Every contract, combination in the form of trust or otherwise, or conspiracy, in restraint of trade or commerce among the several States, or with foreign nations, is declared to be illegal. Every person who shall make any contract or engage in any combination or conspiracy hereby declared to be illegal shall be deemed guilty of a felony, and, on conviction thereof, shall be punished by fine not exceeding \$10,000,000 if a corporation, or, if any other person, \$350,000, or by imprisonment not exceeding three years, or by both said punishments, in the discretion of the court.

<sup>115</sup> 公平交易法，第 19 條第 1 項：「事業不得限制其交易相對人，就供給之商品轉售與第三人或第三人再轉售時之價格。但有正當理由者，不在此限。」

<sup>116</sup> 公平交易法，第 20 條：「有下列各款行為之一，而有限制競爭之虞者，事業不得為之：一、以損害特定事業為目的，促使他事業對該特定事業斷絕供給、購買或其他交易之行為。二、無正當理由，對他事業給予差別待遇之行為。三、以低價利誘或其他不正當方法，阻礙競爭者參與或從事競爭之行為。四、以脅迫、利誘或其他不正當方法，使他事業不為價格之競爭、參與結合、聯合或為垂直限制競爭之行為。五、以不正當限制交易相對人之事業活動為條件，而與其交易之行為。」

<sup>117</sup> 公平交易法，第 15 條第 1 項：「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，經申請主管機關許可者，不在此限：一、為降低成本、改良品質或增進效率，而統一商品或服務之規格或型式。二、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、服務或市場。三、為促進事業合理經營，而分別作專業發展。四、為確保或促進輸出，而專就國外市場之競爭予以約定。五、為加強貿易效能，而就國外商品或服務之輸入採取共同行為。六、因經濟不景氣，致同一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。七、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。八、其他為促進產業發展、技術創新或經營效率所必要之共同行為。」

### 第三項 違反卡特爾行為規範之法律要件及認定標準

依照美國司法實務發展出來之審查認定標準，若原告擬控訴被告行為構成卡特爾行為，則其應負舉證責任證明被告系爭行為符合以下3項要件，包含：合意主體、合意或共謀行為，與限制性之競爭效果等要件。據此，本文將解構休曼法第1條規定中之3項法律構成要件，並進而簡述與各要件相關之重要實務案件背景事實，與法院適用見解。

#### 一、合意主體

就休曼法第1條合意主體要件須符合之要件有二，包含須為反托拉斯法規定之人，以及須具有複數性，茲分述如下。

##### （一）為反托拉斯法規定之人

休曼法第1條之規範主體為反托拉斯法之行為主體，包含任何個人（individuals）、合夥（partnerships）、法人（corporations）與團體（associations）等，只要存在於聯邦法律、屬地法律、各州法律或外國法律體制中，或依該等法律規定而組織、設立，即可認定為反托拉斯法之行為主體<sup>118</sup>。

##### （二）須具有複數性

由於卡特爾規範係為了匡正競爭者間合意不為競爭之行為，故至少應包含二個以上之獨立競爭事業<sup>119</sup>。早期美國法院認為，母子公司間的卡特爾協議，即使子公司於法律上享獨立之地位，然而，若該子公司仍在母公司之支配下，則應排除休曼法第1條之適用。可見法院於個案認定上「重實質、輕形式」之態

---

<sup>118</sup> 黃鈴晏，前揭註104，頁11。

<sup>119</sup> 同上註，頁12。

度<sup>120</sup>。基此，應進一步釐清之問題則為母公司對子公司之支配力應達何種程度，始足以排除適用本法？依照美國聯邦最高法院之見解，母公司必須對其子公司有100%之持股，始足當之。換言之，必須於母公司與其完全持股之子公司間兩者利害關係完全一致之情形下，始得視為單一公司<sup>121</sup>。惟亦有法院認為，母公司對子公司之持股比例雖不足100%，但超過50%，即可認定該子公司實質上仍受母公司控制，故二者間並不成立共謀關係，得排除適用休曼法第1條規定<sup>122</sup>。綜上，由於上述爭議之實務見解尚未統一，故值得繼續關注。

## 二、合意或共謀行為

承前所述，休曼法第1條第2個法律構成要件為「合意與共謀行為」，因此，本文將續而介紹該構成要件之意涵，與美國實務發展出來之相關判斷標準。

### （一）合意方式

由休曼法第1條可知，事業間需有合意或共謀存在<sup>123</sup>。所謂合意，係指為達到違法目的而共為有拘束性之計劃，而合意之形式不以書面契約為限，口頭協定、默示協定、君子協定等均包含在內<sup>124</sup>。

### （二）合意內容

針對合意內容之部分，美國反托拉斯法並未特別明文規定，而係交由承審法院於個案中自行判斷<sup>125</sup>。依照競爭者之合意內容與造成之限制競爭效果，美國實務區分為二種審查架構，一為當然違法原則，另一為合理原則，本文下段將一併闡明。

---

<sup>120</sup> 同上註。

<sup>121</sup> 同上註。

<sup>122</sup> 同上註。

<sup>123</sup> 同上註。

<sup>124</sup> 同上註。

<sup>125</sup> 同上註，頁13。

### 三、限制性競爭之效果

休曼法第 1 條第 3 個法律構成要件為「限制性競爭效果」。美國實務上針對該法律要件之分析架構可分契約當然違法與合理原則審查，分述如下。

#### (一) 契約當然違法

由於競爭者間之水平卡特爾行為其違法效果大多較為顯著，故美國司法實務採取「當然違法」原則進行審查，換言之，承審法院並不考量其該行為是否具有商業或經濟上之「合理性」，一旦成立水平卡特爾行為，即屬當然違法<sup>126</sup>。

然而，除了典型的競爭者間之價格聯合行為樣態構成當然違法，案例法中，較不明顯之反競爭行為亦構成當然違法<sup>127</sup>。首先，*U.S. v. Socony- Vacuum Oil Co.* 案中，原告美國政府主張以 Socony- Vacuum Oil Co. 為首之多家中西部主要石油公司，為了減少市場生產過剩而一同向獨立煉油廠購油之行為，違反休曼法之規定<sup>128</sup>。本案最高法院贊同原告之主張，即便本案例中原告未提出被告關於制訂價格之契約，最高法院仍認定「在休曼法下，任何具有提高、抑制、固定或穩定商品價格的目的、並具有此效果之行為當然違法」<sup>129</sup>。

另外，於 *Arizona v. Maricopa City. Med. Soc.* 一案中，被告 Maricopa 郡醫療協會公告最高費用時刻表 (Maximum fees schedules)，並主張此可降低醫療費用<sup>130</sup>。本案最高法院認定即便有降低醫療費用之效，該契約仍構成當然違法<sup>131</sup>。於 *Catalano, Inc. v. Target Sales, Inc.* 一案中，被告多家啤酒批發公司一致同意要求其經銷商客戶最晚應於送達時付款，以停止延長賒欠期間，不再接受經銷商

---

<sup>126</sup> 同上註，頁16。

<sup>127</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 908.

<sup>128</sup> *Id.*

<sup>129</sup> *Id.* at 908-909.

<sup>130</sup> *Id.* at 909.

<sup>131</sup> *Id.*

客戶於貨物送達幾周後始支付貨款<sup>132</sup>。因此，原告多家經銷商主張被告之行為違反競爭法。本案最高法院翻轉前判決，認定「延長免息賒欠等同於給予相當於該段期間內價金使用價值（the value of the use）之折扣<sup>133</sup>。因此認定賒欠條款必須視為價金不可分割之部分，故系爭聯合行為構成契約當然違法<sup>134</sup>。由上述案件可知影響價格之水平契約無論其價格之合理性與否或其聯合行為意圖為何，均視為違法<sup>135</sup>。

## （二）逐年降低契約當然違法之認定

近 40 年來，美國最高法院認定為契約當然違法之案件數量銳減，且紛紛推翻先前認定為水平式契約之判決結果<sup>136</sup>。當中，買賣契約屬於單純的垂直式契約，並不違反休曼法之規定，然而，當買賣契約涉及轉售價格維持（Resale price maintenance）時，即賣方企圖控制買方轉售價格，通常係藉由限制地理位置或限制消費者類型作為形式<sup>137</sup>。轉售價格維持是否為契約當然違法，為美國實務重要爭議之一。自 1911 年 *Dr. Miles Med. Co. v. John D. Park & Sons Co.* 案中，法院認定最低轉售價格維持契約違反休曼法第 1 條規定<sup>138</sup>；自此，美國實務認定轉售價格維持契約違反休曼法第 1 條之規定。無獨有偶地，1968 年 *Albrecht v. Herald Co.* 案中，最高轉售價格維持（Maximum resale price maintenance）契約亦被認定為契約當然違法<sup>139</sup>。此外，1967 年 *United States v. Arnold Schwinn & Co.* 案中，最高法院更進一步認定垂直式非價格限制契約亦屬契約當然違法<sup>140</sup>。然而，近年來，1977 年至 2007 年間之所有適用當然違法法則之案件皆陸續被推翻，

---

<sup>132</sup> *Id.*

<sup>133</sup> *Id.*

<sup>134</sup> *Id.*

<sup>135</sup> *Id.*

<sup>136</sup> 如 *Cont'l T.V., Inc. v. GTE Sylvania Inc.* 案、*State Oil Co. v. Khan*, 522 U.S. 3 案，與 *Leegin Creative Leather Prod., Inc. v. PSKS, Inc.* 案皆改採合理審查原則。參考：Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, Fn.126, at 893.

<sup>137</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 893.

<sup>138</sup> *Id.*

<sup>139</sup> *Id.*

<sup>140</sup> *Id.*

並以合理原則審查取而代之<sup>141</sup>。

### (三) 合理審查原則

和契約當然違法不同，合理審查原則係依個案契約內容造成之潛在競爭與反競爭效果進行審酌，以認定是否有違法之虞。歸納美國歷來實務判決及學說見解，合理原則之相關判斷依據包含：相關協議之性質；相關市場界定；市場占有率及集中度之檢定；與影響參與者及其合作關係之競爭能力與意願；系爭協議與市場進入之因果關係，與市場進入之有效性判斷；是否具潛在之促進競爭效果可作為抗辯理由；對相關市場之競爭可能造成的整體性影響等<sup>142</sup>。

## 第二節 美國司法實務針對價格卡特爾之法律見解與認定標準

本文於上段介紹完休曼法第1條之法律構成要件意涵，與相關之實務重要認定後，將接著針對Uber訂價演算法所涉及之特定卡特爾行為類型進行論述。

由於休曼法第1條僅揭示卡特爾行為之定義，而未例示或列舉其違法行為類型，故彙整美國競爭法之實務案例，可發現卡特爾行為之不法類型包含：直接或間接限定價格，即價格聯合行為；限定交易條件；協議劃分市場；限制或控制生產或投資；圍標(Collusive tendering)；聯買或聯賣(Joint purchase or selling)；分享資訊；交換價格資訊；交換非價格資訊；限制廣告；訂定技術或設計標準(Setting technical or design standards)等<sup>143</sup>。承如前述，由於Uber較具爭議之不法樣態為價格聯合行為，故本文擬先介紹美國實務案例中與價格聯合行為相關之法院認定結果。

---

<sup>141</sup> *Id.*

<sup>142</sup> 劉孔中，「論聯合行為規範之革新」，國立臺灣大學法學論叢，33卷2期，頁43，72-77（2004年）。

<sup>143</sup> 許賜福，「我國廠商對於美國反托拉斯法應有的認識—以華映與奇美案為例」，經貿透視雙周刊，294期，<http://www.trademag.org.tw/content02.asp?id=535708&type=29>（最後瀏覽日：2017年6月8日）。

美國實務上第一起經聯邦最高法院受理之價格聯合行為案例為 1897 年之 *United States v. Trans-Missouri Freight Ass'n* 案，本案被告為 18 家鐵路公司組成之跨密蘇里鐵路運輸協會（Trans-Missouri Freight Association），該協會期藉由統一運費訂價之形式，結束嚴重之價格競爭<sup>144</sup>。惟此協會被控涉及價格聯合行為，而有違反休曼法第 1 條規定之虞<sup>145</sup>。最終，聯邦最高法院認定系爭價格聯合行為屬當然違法，法院判決亦強調，休曼法第 1 條規定並不適用合理原則，換言之，系爭價格聯合行為縱有合理之解釋，仍不得謂其不違反休曼法第 1 條規定<sup>146</sup>。其後，美國實務多起價格聯合行為案例亦認定價格聯合行為應適用當然違法原則，包含 *U.S. v. Addyston Pipe & Steel Co.* 案、*Standard Oil Co. of New Jersey v. U.S.* 案，與 *U.S. v. Socony-Vacuum Oil Co.* 案等等<sup>147</sup>。

然而，美國實務上仍有例外之案例，易言之，亦有案例雖然涉及價格聯合行為，但實務上卻認定該行為不構成契約當然違法者，例如：*Appalachian Coals v. U.S.* 一案中，因經濟大蕭條使煤炭業陷於極端惡劣之經營環境中，為利企業生存，最高法院將其視為「危機卡特爾」處理<sup>148</sup>。此外，*Broadcast Music, Inc. v. Columbia Broadcast System, Inc.* 案（下簡稱 BMI 案）中，原告哥倫比亞廣播公司（Columbia Broadcast System, Inc.，下簡稱 CBS）主張由於被告將其版權庫之所有版權以概括授權（blanket license）之方式授權，而概括授權之價格亦取決於版權庫，故主張此種方式涉及版權授權者間之水平價格聯合契約，屬契約當然違反<sup>149</sup>。惟最終，本案法院認定美國作曲家、作家和發行商協會（American Society of Composers, Authors and Publishers, ASCAP）確為其概括授權制定統一訂價，但系爭契約並未載明個別版權授權者不得於其他市場中單獨販售，且原告亦未利用概括授權之方式，掩飾系爭市場價格聯合之情形，故法院最終認定系爭行

---

<sup>144</sup> Robert H. Bork, *The Rule of Reason and the Per Se Concept: Price Fixing and Market Division*, 74 YALE LAW JOURNAL 785 (1965).

<sup>145</sup> *Id.*

<sup>146</sup> *Id.* at 786.

<sup>147</sup> *Id.* at 777.

<sup>148</sup> 李綱信，「歐美競爭法之初步研析」，*經濟研究*，12 卷，頁 341，345（2012 年）。

<sup>149</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 891-892.

為並不構成契約當然違法<sup>150</sup>。

上述提及之案例皆涉及同業競爭者間之價格聯合行為，而承前所述，水平價格聯合行為於美國司法實務上大多認定為當然違法。垂直價格聯合行為則不然。*Leegin Creative Leather Products, Inc. v. PSKS, Inc.*案即為垂直價格聯合行為之指標性案件<sup>151</sup>。本案最高法院推翻舊有實務見解，認為垂直價格聯合行為未必會造成抑制市場競爭之效果，因此，法院應依個案適用合理原則審查，即針對垂直價格聯合行為造成之促進競爭效果與反競爭效果進一步進行比較<sup>152</sup>。

綜上，從本文上段介紹可知美國司法實務案例中，若涉及水平價格聯合行為，則實務上大多認定為當然違法；若涉及垂直價格聯合行為，因其不必然將對市場造成不利競爭之效果，故應依個案適用合理原則審查，以認定是否構成違法行為。而後，為更清楚瞭解美國近來與休曼法相關之爭議重點，本文下段將針對涉及價格聯合之爭訟案件，即*Meyer v. Kalanick*案與*City of Seattle*案二案，介紹其背景事實、訴訟爭議，與訴訟進程等。

### 第三節 涉及優步公司之價格聯合行為案件概要與近程

自 2009 年 Uber 進入市場後，其在美國各州面臨許多訴訟，而截至今日涉及 Uber 之價格聯合案例有二，即包含 *Meyer v. Kalanick* 案與 *City of Seattle* 案。首先，*Meyer v. Kalanick* 案係 Uber 乘客 Spencer Meyer 於 2015 年 12 月提起之訴訟，其控訴 Uber 涉及價格聯合行為，故違反休曼法第 1 條之規定。本案為針對 Uber 訂價演算法是否涉及價格聯合行為之第一件、亦是至今唯一一件實務案例，其重要性不言而喻。其次，*City of Seattle* 案之爭議源於 2016 年西雅圖市政府生效之第 124968 號條例，由於此條例首度賦予 TNC 駕駛組織工會，並就薪酬與

---

<sup>150</sup> *Id.* at 910-911.

<sup>151</sup> Antitrust: An Overview, LEGAL INFORMATION INSTITUTE, <https://www.law.cornell.edu/wex/antitrust> (last visited May 18, 2018).

<sup>152</sup> *Id.*



工作條件進行集體談判之權利。此條例引起軒然大波。美國商會於 2016 年、2017 年二次對此條例提起控訴，並於 2017 年 4 月聲請追加 Uber 與美國商會會員作為共同原告<sup>153</sup>。原告訴狀中主張，休曼法之目的係為了保障並促進自由市場，而 Uber 與類似企業等以按需經濟 (on-demand economy) 正是自由市場與美國特殊創業傳統之自然結果，故西雅圖條例將威脅自由市場之運作與按需採用之商業模式<sup>154</sup>。原告認為西雅圖條例因賦予駕駛集體談判權，將構成載客服務中違法之價格聯合行為，故違反休曼法之規定<sup>155</sup>。值得注意的是，雖然該案爭點表面上為西雅圖條例，然而，有論者認為，由於 Uber 於本案起訴理由中隱含了 Uber 為了保護其現況下享有之壓倒性訂價權不致因賦予駕駛集體談判權而受影響之意圖<sup>156</sup>，故其重要性不容小覷。申言之，本文認為 Uber 於 *City of Seattle* 案之論述理由亦可作為認定其訂價演算法是否違反休曼法之參考。因此，吾等有必要了解 *Meyer v. Kalanick* 案與 *City of Seattle* 案之背景事實概況、相關之動議內容與法院裁定結果，以及案件之訴訟進程等，本節將一併介紹之。

## 第一項 *Meyer v. Kalanick* 案

### 第一款 案件事實

2015 年 12 月，Uber 乘客 Spencer Meyer 提起「推定集體訴訟<sup>157</sup>」(Putative Class Action)<sup>158</sup>，指控前執行長 Travis Kalanick 策畫與協助非法之價格聯合行

<sup>153</sup> *Order Granting Defendants' Motion to Dismiss, supra* note 19, at 2.

<sup>154</sup> *Seattle Complaint*, Chamber of Commerce of the United States of America v. City of Seattle & Fred Podesta, at ¶¶ 2, 5.

<sup>155</sup> *Id.* at ¶¶ 6-8.

<sup>156</sup> Sanjukta M. Paul, *Uber as For-Profit Hiring Hall: A Price-Fixing Paradox and its Implications*, Berkeley Journal of Employment and Labor Law, Vol. 38, No. 1, 1, 2 (2017).

<sup>157</sup> 推定集體訴訟 (Putative Class Actions) 係指當事人在代表群體起訴時毋須確認所有潛在當事人之身分，隨著訴訟之進行得確認其他當事人之身分後，再向法院聲請認證 (certification) 集體訴訟，於法院認證後，該訴訟則轉化為集體訴訟。參考：Putative Class Action Definition, LEGALMATCH, <http://www.legalmatch.com/law-library/article/class-actions.html> (last visited Mar. 9, 2018).

<sup>158</sup> 15 Civ. 9796 Opinion and order, Spencer Meyer, individually and on behalf of those similarly situated v. Meyer v. Kalanick and Uber Technologies, Inc. at 1 (2016.3.31) (No. 16-2750).

為共謀，係違反休曼法第 1 條、紐約州多利法（New York State Donnelly Act），與紐約州通用商業法（New York General Business Law）第 340 條之規定<sup>159</sup>。本案原告起初僅控告 Travis Kalanick，惟 2016 年 6 月承審之聯邦法官認為 Uber 為本案之必要當事人（necessary party），故判定 Uber 可加入作為本案被告<sup>160</sup>。

本案原告主張，Travis Kalanick 與其他駕駛共謀利用 Uber 之計費演算法設定載客價格，以此限制 Uber 駕駛間之價格競爭，並造成乘客權益之損害<sup>161</sup>。對此，被告於 2016 年 2 月 8 日提出裁定駁回原告之訴之動議<sup>162</sup>。

## 第二款 法院裁決內容

法院拒絕被告裁定駁回原告之訴之請求。首先，針對原告控訴之水平共謀而言，本案法院並未達成駁回原告關於水平控訴之心證<sup>163</sup>。本案法院認為原告有理由主張 Uber 駕駛註冊 Uber 時，正是因為「了解其他駕駛亦同意相同計價機制，且若 Uber 駕駛與 Uber 之契約各自不同，將違反其自身利益」，故構成共謀<sup>164</sup>。此外，本案法院認定，Uber 駕駛若同意 Uber 之服務條款，將減少 Uber 駕駛與其他非 Uber 駕駛間之價格競爭，將使 Uber 駕駛受益，故合理構成原告指稱之「共謀之共同動機」<sup>165</sup>。另，原告其他證據亦足以證明原告主張之水平共謀行為係合理可行的<sup>166</sup>，惟就原告主張是否成立，應留待事實審理階段調查相關證據，於起訴階段原告暫不需提出決定性證據("smoking gun" evidence)<sup>167</sup>。

另一方面，針對原告控訴之垂直共謀而言，法院指出，雖原告對垂直共謀

---

<sup>159</sup> *Id.* at 1.

<sup>160</sup> Jonathan Stempel, *Uber is added to surge-pricing lawsuit, could prompt arbitration*, REUTERS, Jun. 20, 2016, <http://www.reuters.com/article/us-uber-tech-lawsuit-idUSKCN0Z62IY> (last visited Jun. 14, 2017).

<sup>161</sup> 15 Civ. 9796 Opinion and order, *supra* note 158, at 1-2.

<sup>162</sup> *Id.* at 2.

<sup>163</sup> *Id.* at 11.

<sup>164</sup> *Id.* at 12-13.

<sup>165</sup> *Id.* at 13.

<sup>166</sup> *Id.*

<sup>167</sup> *Id.* at 13-14.

之論據遠少於水平共謀，但法院認為原告之修正起訴書中關於垂直共謀之論證於起訴階段已充足<sup>168</sup>。本案法院肯認，基於軸輻共謀理論，原告主張 Uber 位居中心，藉由多個垂直契約之形式，影響水平關係下之服務價格，並構成水平共謀之主張係可審理的<sup>169</sup>。原告主張 Travis Kalanick 應為其組織共謀者與偶爾擔任之 Uber 駕駛身分負責，即經由「快速審查分析<sup>170</sup>」('Quick Look' Analysis) 與合理原則，皆可推斷 Travis Kalanick 違反休曼法第 1 條之規定<sup>171</sup>，而法院認為基於原告關於法律理論以及對相關事實之指控，足以作為提起垂直共謀理論之理由<sup>172</sup>。

本案法院適用合理審查原則，首先，法院認為就起訴階段而言，原告已對其提出之市場界定提供合理可行之解釋，若須檢驗原告之解釋是否正確，則應於事實調查階段或審判階段為之<sup>173</sup>。此外，就是否對相關市場造成不利影響，法院判定被告之論述不足以說服法院駁回原告之起訴<sup>174</sup>。綜上所述，法院拒絕被告動議，裁定駁回原告之請求<sup>175</sup>。

### 第三款 本案進程

2016 年 7 月，承審法官認為本案不應由仲裁管轄，因為 Uber 沒有適當提示駕駛注意仲裁條款。然而，2017 年 8 月，聯邦上訴法院推翻一審法院判決，恢復仲裁條款之效力<sup>176</sup>，因為本案原告承認其並未閱讀包含仲裁條款之服務條款。

---

<sup>168</sup> *Id.* at 18.

<sup>169</sup> Sanjukta M. Paul, *supra* note 156, at 16.

<sup>170</sup> 美國實務除了依據當然違法原則與合理原則認定系爭行為是否有限制競爭之情形外，後來又發展出另一套折衷理論，即「快速審查分析」，作為判斷標準，本文後段將說明其內涵為何以及應如何適用。參考：邱淑芬，「知識經濟時代公平交易法對競爭者間合作聯盟之規範」，行政院公平交易委員會計畫，2003 年 3 月 22 日，頁 8-9，網址：<http://open.nat.gov.tw>（最後瀏覽日：2018 年 4 月 20 日）。

<sup>171</sup> 15 Civ. 9796 Opinion and order, *supra* note 158, at 19.

<sup>172</sup> *Id.*

<sup>173</sup> *Id.* at 21.

<sup>174</sup> *Id.*

<sup>175</sup> *Id.*

<sup>176</sup> Donna William, *Uber Wins Right to Arbitrate Customer Price-Fixing Claim and Secures Key Win for App Industry on 'Terms of Service' Agreements*, GLOBAL ARBITRATION NEWS, Nov. 14, 2017,

而法院認定合理審慎之網路用戶需了解系爭服務條款與其註冊帳號相關，而合理之用戶應知道透過點擊註冊按鈕，無論其是否點擊超連結按鈕，皆代表同意以超連結連結之服務條款<sup>177</sup>。2018年3月法院裁定允許被告強制仲裁之請求<sup>178</sup>。相關程序仍在進行中，值得後續關注。

## 第二項 *Chamber of Commerce & RASIER, LLC v. City of Seattle* 案

### 第一款 案件背景

2015年，西雅圖市議會通過第124968號條例，立法擴大保障駕駛之組織工會權利，此舉使西雅圖市成為全美第一個立法允許TNC、計程車協會、與出租車公司之駕駛組織工會之城市<sup>179</sup>。依據第124968號條例之規定，駕駛統籌(Driver coordinator)公司係指為協助出租駕駛，或使之利於向公眾提供出租服務而雇用之駕駛、與駕駛締約或合夥之公司<sup>180</sup>。於此定義下駕駛統籌公司包含但不限於計程車協會、出租車公司，以及TNC<sup>181</sup>。因此，Uber雖非傳統形式之計程車或出租車公司，然仍屬於此條例之規範對象。探詢其立法目的，主要是希望賦予駕駛集體協商權，使得駕駛之工作條件更穩定，且更加確保駕駛能在安全、可靠、穩定、可行且具成本效益的方式執行業務，此舉除了可增進駕駛之各項勞動條件外，亦可進一步確保乘客之搭乘品質與人身安全<sup>182</sup>。

依據第124968號條例，合格駕駛係指為駕駛統籌公司駕車、且符合主管機

---

<https://globalarbitrationnews.com/uber-wins-right-arbitrate-customer-price-fixing-claim-secures-key-win-app-industry-terms-service-agreements/> (last visited Mar. 20, 2018).

<sup>177</sup> *Id.*

<sup>178</sup> 15 Civ. 9796 Opinion and order, Spencer Meyer, individually and on behalf of those similarly situated v. Meyer v. Kalanick and Uber Technologies, Inc. at 1 (2018.3.5) (No. 1:15-cv-09796).

<sup>179</sup> Nick Wingfield & Mike Isaac, *Seattle Will Allow Uber and Lyft Drivers to Form Unions*, THE NEW YORK TIMES, Dec. 14, 2015, [https://www.nytimes.com/2015/12/15/technology/seattle-clears-the-way-for-uber-drivers-to-form-a-union.html?\\_r=0](https://www.nytimes.com/2015/12/15/technology/seattle-clears-the-way-for-uber-drivers-to-form-a-union.html?_r=0) (last visited Mar. 8, 2017).

<sup>180</sup> KING COUNTY, WASH., Ordinance 124968, at 5.

<sup>181</sup> *Id.*

<sup>182</sup> *Id.* at 3-4.

關依據第 6.310.735 條規定之條件的受雇駕駛 (for-hire driver)。而第 124968 號條例更授權主管機關得據此制定具詳細認定標準之行政規則。由 2016 年底由主管機關公布之行政規則中，就合格駕駛之資格僅限於本條例生效日前至少受雇用、與駕駛統籌締約、合夥，或維持契約關係 90 日以上之駕駛；以及生效日前一年，為特定駕駛統籌公司所雇用，並於連續 3 個月期間內至少完成 52 趟以西雅圖市為起點或終點之駕駛<sup>183</sup>。綜觀第 124968 號條例與依此授權制定之行政規則，可見第 124968 號條例中賦予集體談判權之合格駕駛包含 TNC 統籌下之駕駛。此外，該駕駛亦可能同時為多個駕駛統籌公司服務<sup>184</sup>。

美國商會於 2016 年 3 月針對系爭西雅圖條例，向聯邦地區法院華盛頓西區分院提起訴訟。美國商會強調此條例將加重創新之負擔，並提高價格、降低服務品質和數量<sup>185</sup>。美國商會之勞工、移民及雇員福利部資深副總裁強生 (Randel Johnson) 表示，「於修正國家勞動關係法時，國會明確排除獨立承攬人適用集體談判之規定。西雅圖市或其他州、市政府，皆不得另訂規定<sup>186</sup>」。此外，美國商會之起訴書中更載明，系爭條例除違反聯邦法外，施行該條例將導致全國各地之勞工計畫不一致，亦將對共享經濟造成負面影響，危及全國數百萬人因共享經濟而享有之彈性工作時間與收益機會<sup>187</sup>。

針對獨立承攬人工資之集體談判權是否有違反休曼法第 1 條之疑慮，參考 *Nat'l Soc. of Prof. Eng'rs v. United States* 案之法院判決內容，可知獨立承攬人針對其服務價格與條款之集體談判構成休曼法第 1 條規定之當然違反<sup>188</sup>。此係由於休曼法適用上，得主張「勞工豁免」(labor exemption) 之主體僅限於僱傭關係

---

<sup>183</sup> *FHDR-1, Qualifying driver and lists of qualifying drivers*, Department of Finance and Administrative Services, City of Seattle, at 2.

<sup>184</sup> KING COUNTY, WASH., *supra* note 180, at 6.

<sup>185</sup> U.S. Chamber of Commerce, *U.S. Chamber Files Lawsuit Challenging Seattle's Drivers' Union Ordinance*, U.S. CHAMBER OF COMMERCE, Mar. 3, 2016, <https://www.uschamber.com/press-release/us-chamber-files-lawsuit-challenging-seattle-s-drivers-union-ordinance> (last visited Mar. 8, 2017).

<sup>186</sup> *Id.*

<sup>187</sup> *Id.*

<sup>188</sup> Sanjukta M. Paul, *supra* note 156, at 10.

下之受僱人，而不包含獨立承攬人。然而，有論者認為，隨著現代經濟型態與商業模式之變動，大多公司於營運上皆涉及不同類型之勞務關係，而不再僅限於傳統雇傭關係。若維持舊有實務關於勞工豁免之認定範圍，將使勞工豁免之適用範圍不斷縮小，此將不利於缺乏財富與且欠缺市場力量之服務提供者<sup>189</sup>。

## 第二款 案件進程

由於2016年3月美國商會控告西雅圖市政府一案，遭聯邦法官於2016年8月判定此訴尚嫌過早（premature），故被駁回<sup>190</sup>。於是，2017年3月美國商會再次對西雅圖市政府提起訴訟，請求法院作出系爭條例無法執行（unenforceable）之聲明，以及發布禁止西雅圖市執行該條例之初步禁令（preliminary injunctions）<sup>191</sup>。美國商會主張系爭條例涉及聯邦競爭法與聯邦勞動法之違反<sup>192</sup>。就競爭法之部分，美國商會主張系爭條例違反休曼法第1條規定與聯邦先行規則<sup>193</sup>。

2017年3月，本案被告西雅圖市亦提起駁回原告之訴之請求<sup>194</sup>。針對原告、被告之請求，2017年4月，地區法院允許美國商會關於初步禁令之請求，暫停系爭法規之生效<sup>195</sup>；2017年8月，地區法院亦允許西雅圖市提出之駁回原告之訴之請求，且承審法院認定依據國家訴訟豁免原則（State-action immunity doctrine），得免除休曼法之優先權，但不免除國家勞動關係法之優先權<sup>196</sup>。2017

---

<sup>189</sup> *Id.* at 11.

<sup>190</sup> Daniel Beekman, *Judge tosses U.S. Chamber's suit against Seattle over Uber union law, calling it premature*, THE SEATTLE TIMES, Aug. 9, 2016, <http://www.seattletimes.com/seattle-news/politics/judge-tosses-chambers-suit-against-seattle-over-uber-law/> (last visited Mar. 8, 2017).

<sup>191</sup> *Appeal from the United States District Court for the Western District of Washington, supra* note 20, at 14.

<sup>192</sup> *Id.*

<sup>193</sup> *Id.*

<sup>194</sup> *Id.*

<sup>195</sup> *Appeal from the United States District Court for the Western District of Washington, supra* note 20, at 14. David Gutman, *Judge temporarily blocks Seattle law allowing Uber and Lyft drivers to unionize*, THE SEATTLE TIMES, Aug. 4, 2017, <http://www.seattletimes.com/seattle-news/transportation/judge-puts-blocks-for-now-seattle-law-allowing-uber-and-lyft-drivers-to-unionize/> (last visited Jun. 14, 2017).

<sup>196</sup> *Appeal from the United States District Court for the Western District of Washington, supra* note 20, at 15.

年 8 月美國商會提起上訴，並向上訴法院聲請緊急動議，請求延後執行系爭條例<sup>197</sup>。2017 年 9 月上訴法院同意原告緊急動議之請求，並呼籲西雅圖政府應禁止執行該條例<sup>198</sup>。2018 年 5 月美國第九巡迴上訴法院裁定駁回先前地區法院針對休曼法部分之裁定，而認定系爭條例不得免除休曼法之優先權，並將本案發回地區法院重審，由地區法院續而認定系爭條例是否違反休曼法<sup>199</sup>。本案訴訟程序尚在進行中，值得後續觀察。

### 第三項 小結

本節介紹完 *Meyer v. Kalanick* 案與 *City of Seattle* 案之相關背景與爭議後，本文擬基於 *Meyer v. Kalanick* 案之訴訟資料，歸納與認定合意主體、共謀行為，與不合理貿易限制等要件相關之重要爭議，並參考 *City of Seattle* 案與 *Meyer v. Kalanick* 案之訴訟資料，輔以國內外期刊與論文分析文獻，論述可能引起之爭議，與正、反雙方可能提出之意見與立場。

---

<sup>197</sup> *Id.*

<sup>198</sup> *Id.*

<sup>199</sup> *Id.* at 48.

## 第四章 優步公司訂價演算法中聯合行為之合意主體要件分析

承如前述，休曼法第 1 條之法律構成要件包含合意主體、共謀行為，與不利競爭之效果等三要件。首先，針對行為主體要件，歸納美國實務對此要件之分析後，本文認為可分為三個層次之探討，包含：一、認定所涉及之行為主體為何，是否為競爭法下之複數主體；二、若為複數主體，判定複數主體間究成立垂直關係或水平關係，又或同時成立垂直關係與水平關係；三、釐清系爭垂直關係或水平關係可能產生之爭議為何。因此，本章將依此三個層次，分析 Uber 訂價演算法所涉及之主體是否符合休曼法第 1 條之主體要件，並提出可能面臨之爭議。

### 第一節 訂價演算法中垂直與水平關係之行為主體認定

如前所述，複數之行為主體為論定是否符合休曼法第 1 條行為主體要件之先決問題。然而，由於 Uber 商業模式相當具特殊性，該商業模式使 Uber 之訂價演算法同時涉及 Uber 與其駕駛間之垂直主體關係，以及不同駕駛間之水平主體關係。為釐清 Uber 訂價演算法是否具有複數性，本節將區分 Uber 與其駕駛間之垂直關係，以及個別 Uber 駕駛間之水平關係，依序認定 Uber 訂價演算法所涉之行為主體是否具複數性，並就可能產生之爭議進行論述。

#### 第一項 訂價演算法中垂直關係之行為主體認定

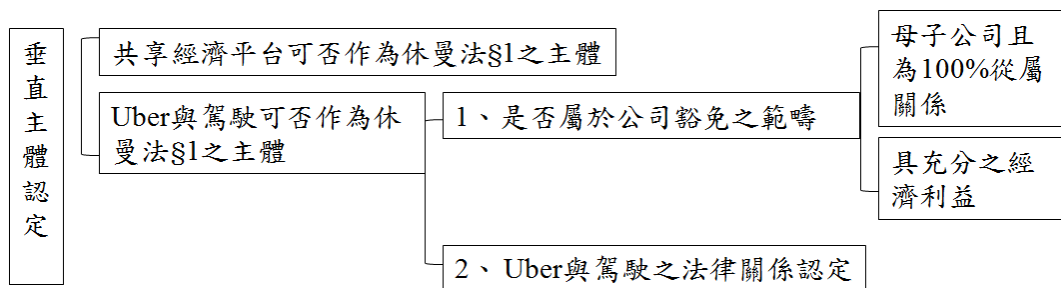
就 Uber 與其駕駛間之垂直關係是否具行為主體之複數性，持否定見解者可能主張 Uber 於其與駕駛之服務條款中明文規定 Uber 駕駛為 Uber 之獨立承攬人，而非受僱人，故為複數行為主體。相反地，Uber 可能主張由於其僅從中收取服務費，故其駕駛間之關係既非僱傭關係，亦非為定作人與獨立承攬人間之關係，



而屬新興之型態，因此可排除適用休曼法第 1 條規定。

彙整上述爭議，本文認為於分析 Uber 與駕駛之垂直關係是否具行為主體之複數性時，應釐清之問題有二（如下圖所示）：首先，由於共享經濟平台為新興之商業型態，故本文擬先探討 Uber 等共享經濟平台類型是否可作為休曼法第 1 條之主體。而後，本文將分析 Uber 與其駕駛可否作為休曼法第 1 條之行為主體，細部探討可分為二：其一，Uber 與其駕駛究為不同主體，抑或因落入「公司豁免」（firm exemption）之範疇，故可認定為單一主體，而排除適用休曼法第 1 條之規定。其二，由於本文認為 Uber 與其駕駛之法律關係認定將有助於辨別 Uber 與其駕駛是否可作為休曼法第 1 條之主體，故本文將介紹 *O'Connor* 案 *Berwick* 案之案件事實與認定標準，進而分析是否能將 Uber 駕駛認定為 Uber 受僱人之正反面理由。

圖 2 Uber 垂直行為主體認定所涉之爭議



資料來源：本研究整理

### 第一款 優步公司是否為休曼法第 1 條之適用主體

究 Uber 得否作為休曼法第 1 條之適用主體，Uber 可能主張，依據其所採行之商業模式，與傳統休曼法所規制之競爭者型態有相當大程度之不同，尤其是 Uber 僅為中立之共享經濟平台，對於 Uber 駕駛並不具相當之支配力，僅從中收

取服務費。因此，Uber 並非休曼法第 1 條之適用主體。

然而，持相反論者則主張，雖然 Uber 所採行之共享經濟平台為新興之商業型態，但共享經濟平台仍為休曼法之適用主體，因為休曼法之目的係為了保障並促進自由市場，而 Uber 與類似企業等採按需經濟作為其商業模式，正是自由市場與美國特殊創業傳統之自然結果<sup>200</sup>。此外，無論該服務提供者之規模或市場力量大小，近代反傾銷法之趨勢係將所有服務提供者納入價格聯合之規範範疇內<sup>201</sup>。案例法中，*Trial Lawyers* 案與 *Nat'l Soc. of Prof'l Engineers v. United States* 案皆涉及一群個人或微型服務提供企業（micro-enterprise service-providers），而經法院判定系爭行為確構成價格聯合<sup>202</sup>。綜上理由，持相反見解者主張提供服務之共享經濟平台亦為休曼法第 1 條之適用主體。

## 第二款 優步公司與其駕駛是否可作為休曼法第 1 條之適用主體

承接前段共享經濟平台可作為休曼法第 1 條適用主體之結論下，本文將接續深入探討 Uber 與其駕駛可否作為休曼法第 1 條之適用主體，即包含分析 Uber 與其駕駛是否落入公司豁免之範疇，以及 Uber 與其駕駛之法律關係認定。

### 一、優步公司與其駕駛是否可認定為單一主體

審查休曼法第 1 條主體要件時，與民法、刑法之不同處主要有二：一、由於卡特爾既是在匡正競爭者間合意不為競爭的行為，故至少應包含二個以上之獨立競爭事業，因此，休曼法第 1 條將公司內部行為排除在外<sup>203</sup>，有論者稱之「公司豁免」<sup>204</sup>。二、不同公司間之行為雖於某種意義上屬合作形式，然於休曼法之認定下，有時卻被認定屬於單方形式，如母子公司且為 100%從屬關係者

<sup>200</sup> Sanjukta M. Paul, *supra* note 156, at 9.

<sup>201</sup> *Id.* at 9-10.

<sup>202</sup> *Id.*

<sup>203</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 888.

<sup>204</sup> Sanjukta M. Paul, *supra* note 156, at 1.

<sup>205</sup>。此類單方形式亦被認定為單一主體，故排除休曼法第 1 條之適用。

本文將接續介紹單一主體認定之界線，並進而探討 Uber 與其駕駛是否應認定為單一主體，排除適用休曼法第 1 條之規定。

### (一) 單一主體認定之界線

在判定 Uber 是否落入公司豁免之範疇時，應先釐清單一主體認定之界線。由美國歷年累積之案例法中，*Copperweld Corp. v. Independence Tube Corp.* 案與 *American Needle, Inc. v. National Football League* 案可歸納出二種型態。首先，於 *Copperweld Corp. v. Independence Tube Corp.* 一案中，法院肯認公司態樣若為母子公司且為 100% 從屬關係者，將排除適用休曼法第 1 條規定<sup>206</sup>。此外，聯邦最高法院於 *American Needle, Inc. v. National Football League* 案提出，若個案主體間具備充分之經濟利益，則可認定為休曼法下之單一主體<sup>207</sup>。

### (二) 優步公司與其駕駛是否因落入公司豁免範疇而被認定為單一主體

Uber 與其駕駛之型態非屬母子公司且具 100% 之從屬關係，顯而易見，茲不贅述。因此，本文認為在研究 Uber 與其駕駛是否落入公司豁免之範疇時，應著眼於 Uber 與其駕駛是否具備充分經濟利益之判定。

針對此爭議，Uber 可能主張，於其商業模式下，為獲取載客服務之利潤，

---

<sup>205</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 888.

<sup>206</sup> *Id.*

<sup>207</sup> *American Needle, Inc. v. National Football League* 一案中，美國針織公司 (American Needle Inc.) 原是國家足球聯盟 (National Football League, NFL) 授權可使用其標章產制運動帽之重要廠商之一，然 2001 年時，NFL 授予銳跑 (Reebok) 獨家授權使用標章製帽之權利，造成每頂帽子的售價由 19.99 元美金漲至 30 元美金，涉及休曼法第 1 條聯合行為之禁止規定。美國針織公司主張 NFL 是由 32 個球隊組成，並非單一主體，故仍違反休曼法第 1 條規定；反之，NFL 則認為其為單一主體，若沒有聯盟制訂相關規範，聯盟下之球隊將難以存續，且包含標章授權契約與電視轉播權等契約皆係由 NFL 簽署。最終，聯邦最高法院參考 *Copperweld Corp. v. Independence Tube Corp.* 案之判決結果後，認定本案國家足球聯盟下之成員並未具備充分之經濟利益組成一符合休曼法下之單一主體，因此仍可能構成休曼法第 1 條之共謀行為。參考：Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 888-889.

Uber 與其駕駛分工明確且缺一不可；此外，Uber 收取載客服務之費用後，其亦與駕駛進行分帳，故可謂具備充分之經濟利益。

然而，有論者持相反見解，主張雖然 Uber 之商業模式是藉由抽取部分駕駛之載客費用獲利，但依據 Uber 與駕駛之服務條款，Uber 係一科技服務提供者，而不提供交通服務<sup>208</sup>，於此前提下，Uber 僅提供用戶與駕駛間之媒合服務，故 Uber 與駕駛間並未具備充分之經濟利益組成一符合休曼法下之單一主體，仍可能構成休曼法第 1 條之共謀行為<sup>209</sup>。本文亦肯認此見解，認為 Uber 與其駕駛無法落入公司豁免之範疇，故無法排除適用休曼法第 1 條之規定。惟，由於 Uber 為新興之商業型態，美國實務上就 Uber 與駕駛之法律關係認定尚不明確，故有必要進而針對 Uber 與其駕駛之法律關係進行詳細分析。

## 二、優步公司與其駕駛之法律關係認定

本文認為探討 Uber 與其駕駛之法律關係時，應先認定 Uber 與其駕駛之法律行為，即分析系爭行為是否屬於單獨行為、契約行為，或合同行為。其次，若認定 Uber 與其駕駛之行為構成契約，則再進一步針對該契約之樣態進行探討。

針對 Uber 之商業型態而言，有見解認為 Uber 之駕駛屬於 Uber 之受僱人<sup>210</sup>，亦有見解認為 Uber 之駕駛係 Uber 之獨立承攬人<sup>211</sup>，而此二概念之區分實益在於 Uber 駕駛是否受到勞動法之保障，例如：工時與最低工資之保障等。美國實務案例中，*O'Connor* 案<sup>212</sup>與 *Berwick* 案<sup>213</sup>之主要爭議即為 Uber 之駕駛究應認定

---

<sup>208</sup> *Raiser LLC Technology Services Agreement*, *supra* note 71, at 1.

<sup>209</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 901.

<sup>210</sup> 與他人簽訂明示或默示之勞務契約，基於契約為該他人服勞務，而該他人對於勞務履行之細節具有控制權者。參考：Bryan A. Garner, Editor in Chief, *Black's Law Dictionary* (10th ed. 2014).

<sup>211</sup> 被委託以完成一定工作或計劃之人，其完成之手段不受委託人之控制。與受僱人不同，若獨立承攬人在工作時發生過錯，委託人不就該過錯負責。參考：Bryan A. Garner, Editor in Chief, *Black's Law Dictionary* (10th ed. 2014).

<sup>212</sup> *O'Connor* 案是由 Douglas O'Connor 等 Uber 駕駛所提起之「推定集體訴訟」。原告主張其為 Uber 之受僱人，而非獨立承攬人，故應受加州勞動法關於勞工條文之保障。因此，原告主張 Uber

為 Uber 之受僱人或獨立承攬人。因此，本文將彙整上述二案之認定依據與判決結果，以釐清 Uber 與其駕駛究構成何種契約關係。

### （一）優步公司與其駕駛之法律行為認定

法律行為可區分為單獨行為、契約行為，或合同行為<sup>214</sup>。Uber 與其駕駛涉及多方當事人間之意思表示，惟究屬「雙方」意思表示達成合致之契約行為，或屬「多個」意思表示達成合致之合同行為，仍有疑問。換言之，Uber 係與個別駕駛構成「多個」各自獨立之契約，亦或類似同業公會或商業團體，Uber 係與其所有駕駛成立「一個」合同行為，涉及實務於垂直契約與水平契約上認定之差異。意即，若認定成立一個水平契約，則該涉及價格聯合之契約，則為契約當然違法。有關此部分之分析將留待後段「同業公會或商業團體」一併說明之。

### （二）優步公司與其駕駛之契約行為樣態

歸納 *O'Connor* 案與 *Berwick* 案之判決理由，於判定駕駛究為 Uber 之受僱人或是獨立承攬人時，審理步驟可分為二：首先，若原告能提出證據表示其有為僱主服勞務，此時該案件即為具表面證據之案件（*prima facie case*），可推定僱

---

應依加州勞動法 (California Labor Code) 第 2802 條規定，應提供原告因勞務所生之費用。此外，原告主張 Uber 收到乘客之全額車資後，依相關契約規定 Uber 將自動從該車資扣取一筆服務費後始將餘額匯款予駕駛，而此服務費通常約佔車資之 20%，故原告主張 Uber 未能轉交乘客支付、給予、或留給駕駛之全額小費，違反加州勞動法第 351 條規定。參考：*Order Denying Defendant Uber Technologies, Inc.'s Motion for Summary Judgment* at 1, Douglas O'Connor, et al. v. Uber Technologies, Inc., Northern District of California (2015) (No. C-13-3826 EMC) (Docket No. 211).

<sup>213</sup> *Berwick v. Uber Technologies* 案原告 Berwick 自 2014 年 7 月起成為 Uber 之員工，並於 2014 年 9 月未事先通知即辭職。因此，原告向加州勞動委員會 (The Labor Commissioner) 申請命被告給付：自 2014 年 7 月 25 日至同年 9 月 15 日之薪資、依加州勞動法第 2802 條請求支出費用之補償、依加州勞動法第 1194.2 條請求損害賠償，以及依加州勞動法第 202 條和第 203 條請求遲延給付賠償。然而，被告主張原告為 Uber 之獨立承攬人，故原告無權主張加州勞動法之權利，即包含薪資補償或花費補償。因此，本案重大爭議為原告究為 Uber 之受僱人或是獨立承攬人。附帶一提，依據加州勞動法第 95 條 d 項規定，授權加州勞動委員會執行該州之勞動法，故本案由加州勞動委員會受理之。參考：*Order Decision or Award of The Labor Commissioner* at 1-2, Barbara Ann Berwick v. Uber Technologies, Inc. & Rasier-CA LLC, Superior Court of California, County of San Francisco (2015) (No. 11-46739 EK) (Docket No. CGC15546378).

<sup>214</sup> 合同行為係指多個意思表示達成合致之行為，例如：社團之決議或股東會決議等。

傭關係存在<sup>215</sup>。接著，舉證責任將倒置，改由被推定之僱主承擔。若被推定之僱主不能舉證勞方為獨立承攬人，則法院將判定僱傭關係成立<sup>216</sup>。無獨有偶，加州勞動法第 3357 條亦規定，若肯認資方對於勞務給付具有概括且一切必要之支配力，即應推定雙方僱傭關係存在。資方若欲解免其責任，須舉證證明勞方為獨立承攬人，而非受僱人<sup>217</sup>。

## 1、駕駛是否得推定為優步公司之受僱人

就 Uber 駕駛是否得推定為 Uber 之受僱人而言，Uber 持否定見解。Uber 主張由於其非運輸公司，而僅為一科技公司，僅利用其應用程式為運輸服務提供者開發客戶名單 (generate leads)<sup>218</sup>。而在此前提下，原告並未對 Uber 提供服務，故本案原告並不適用僱傭關係之推定<sup>219</sup>。

然而，*O'Connor* 案之法院則指出 Uber 之論述存在許多漏洞<sup>220</sup>。首先，本案法院指出，判定該公司是否為科技公司時，不得僅依該使用之平台而定<sup>221</sup>。換個角度觀察，若能僅依該公司創造或配銷其產品之方式判定，豈非幾乎每家公司都屬於科技公司<sup>222</sup>。因此，法院認為應視該公司實質之業務內容而定。而本案之 Uber 就此標準而言，為一運輸公司<sup>223</sup>，況且 Uber 在其行銷文案中亦稱 Uber 是所有人的私人駕駛，並形同一個運輸系統，為舊金山提供最好的運輸服務<sup>224</sup>。

另外，由根本而論，若無駕駛為 Uber 提供服務，Uber 將不可能成為一個商

---

<sup>215</sup> *Order Denying Defendant Uber Technologies, Inc.'s Motion for Summary Judgment* at 6, Douglas O'Connor, et al. v. Uber Technologies, Inc., Northern District of California (2015) (No. C-13-3826 EMC) (Docket No. 211).

<sup>216</sup> *Id.*

<sup>217</sup> California Labor Code, sec. 3357: "Any person rendering service for another, other than as an independent contractor, or unless expressly excluded herein, is presumed to be an employee."

<sup>218</sup> *Order Denying Defendant Uber Technologies, Inc.'s Motion for Summary Judgment, supra* note 215, at 9-10.

<sup>219</sup> *Id.* at 10.

<sup>220</sup> *Id.*

<sup>221</sup> *Id.*

<sup>222</sup> *Id.*

<sup>223</sup> *Id.*

<sup>224</sup> *Id.* at 10-11.

業主體<sup>225</sup>，此理由在於，Uber 之獲利來源並非仰賴其應用程式之銷售，而源自其駕駛之運送服務對價<sup>226</sup>。誠如前述，由 Uber 與駕駛之服務條款可知，Uber 單方制定車資費率、並直接向乘客收取費用後，在扣除 20% 之服務費後才將餘款支付予駕駛<sup>227</sup>。由上述條款足以證明 Uber 只透過其駕駛之載客服務獲取利潤<sup>228</sup>。

此外，Uber 不僅透過其駕駛之載客服務獲取利潤，而更進一步，Uber 對於可能駕駛載客之報酬金額，亦掌有重大控制權，意即，由 Uber 單方面設立載客之費率<sup>229</sup>。此外，相關紀錄顯示，Uber 主張其對乘客享有所有人權益 (proprietary interest)，亦顯示 Uber 之角色不僅是乘客與駕駛間被動之中介者<sup>230</sup>，例如服務條款中 Uber 要求駕駛不得擅自藉由 Uber 應用程式以外之方式載客或提供乘客預約服務等<sup>231</sup>。另外，針對駕駛之資格與選擇，Uber 亦享有實質控制權。例如 Uber 對於駕駛之資格有一定限制，若駕駛未達到 Uber 之標準便會被終止契約，顯見 Uber 能任意向駕駛終止契約，故其對駕駛具有實質控制權<sup>232</sup>。綜上所述，O'Connor 案之法院判決認定 Uber 駕駛得推定為 Uber 之受僱人<sup>233</sup>。本文亦贊同之。

## 2、優步公司得否推翻推定證明其間之關係非屬僱傭關係

---

<sup>225</sup> *Id.* at 11.

<sup>226</sup> *Id.*

<sup>227</sup> *Id.*

<sup>228</sup> *Id.*

<sup>229</sup> *Id.*

<sup>230</sup> *Id.*

<sup>231</sup> *Id.* at 11-12.

<sup>232</sup> *Id.* at 12.

<sup>233</sup> 本案法院表示，雖然法院根據事實記錄得出之結論可能僅依據邏輯與常理，但依照案例法可充分確信 Uber 之駕駛為其推定受僱人。接著，舉證責任倒置，須由 Uber 推翻上述推定，證明其間之契約非僱傭契約。惟本案法院強調，依據加州最高法院見解與判例，判定究為受僱人或是獨立承攬人若取決於有爭議之證據或推論，屬於事實問題。而僅於證據有爭議，但由證據中可得合理推論時，始變成法律問題。因此，本案法院認為系爭爭議應由陪審團決定，而非本案承審法官決定，又因本案判定受僱人抑或是獨立承攬人之事實依據仍有爭議，故拒絕 Uber 提出簡易判決 (Summary Judgment) 之請求。參考：*Order Denying Defendant Uber Technologies, Inc.'s Motion for Summary Judgment, supra* note 215, at 13, 16, 20.

## (1) Borello 案提出之僱傭關係認定標準

最高法院於 *Borello & Sons, Inc. v. Dep't of Indus. Relations* 案(下簡稱 *Borello* 案)所提出之重大指標中,最重要之判斷因素即為推定僱用人有無控制工作細節之權利<sup>234</sup>。該控制權不須控制每個可能之工作細節,而是在履行勞務時,系爭推定僱用人是否保留所有必要的控制權<sup>235</sup>。進一步而言,最高法院強調,重點並非探討實際上僱主控制勞方之程度,而應探討僱主保有其控制權之程度<sup>236</sup>。

此外,最高法院於 *Borello* 案中強調,衡量是否成立僱傭關係時,推定僱用人控制工作細節之權利並非唯一判斷因素,而應配合其他附加之判斷指標(secondary indicia)綜合判定之<sup>237</sup>。附加判斷指標包含:一、該勞工是否有不同的工作或業務<sup>238</sup>;二、在特定地區中,該工作類型是否通常須在委託人之指示下完成,或由一個不受監督之專家完成<sup>239</sup>;三、特定職業所需之技能<sup>240</sup>;四、委託人或勞工是否需提供特定之有益條件(instrumentalities)、工具或工作場所<sup>241</sup>;五、服勞務之時數<sup>242</sup>;六、支付型式是以工時抑或工作本身認定之<sup>243</sup>;七、該工作是否為委託人例行性業務之一部<sup>244</sup>;八、當事人是否相信其間有創造一個僱傭關係<sup>245</sup>。

另外,除了上述判斷標準外,*Borello* 案法院亦列舉 5 項法院同意之附加判斷標準(additional factors)(部分標準與前述之標準類似或相同)<sup>246</sup>。5 項附加

---

<sup>234</sup> *Id.*

<sup>235</sup> *Id.* at 7.

<sup>236</sup> *Id.*

<sup>237</sup> *Id.*

<sup>238</sup> *Id.*

<sup>239</sup> *Id.*

<sup>240</sup> *Id.*

<sup>241</sup> *Id.*

<sup>242</sup> *Id.* at 7-8.

<sup>243</sup> *Id.* at 8.

<sup>244</sup> *Id.*

<sup>245</sup> *Id.*

<sup>246</sup> *Id.*



判斷標準包含：一、系爭受僱人獲得營利或蒙受損失之機會係取決於自身之管理技巧<sup>247</sup>；二、系爭受僱人對於勞務所需之設備或材料之投資，或受僱人僱用他人成為助手以完成勞務之投資<sup>248</sup>；三、服勞務是否需要特殊技能<sup>249</sup>；四、勞務關係之履行程度<sup>250</sup>；五、所服之勞務是否為系爭僱用人事業之一部<sup>251</sup>。

最後，*Borello* 案最高法院於判決中強調，上述 13 個附加判斷標準應個別檢視單一附加判斷標準，不得機械化適用<sup>252</sup>。換言之，法院在個案認定時，應將全部標準綜合判斷之<sup>253</sup>。另外，*Berwick v. Uber Technologies* 案之委員會亦援引 *Yellow Cab* 案上訴法院之判決內容，認定雖然個案上某些判斷因素可能暗示勞方為獨立承攬人，但最重要的因素仍是勞方證明其職業或業務性質與資方之性質並無二致，且其工作為資方事業之基礎<sup>254</sup>。儘管個案中資方無法控制勞方所有工作之細節，但若為資方對其勞務履行仍具普遍概括之支配力，而該勞工之勞務亦為事業經營不可或缺之一部份、且該工作本質上不需要細節控制之情形，於此狀態下，仍應認定為僱傭關係成立<sup>255</sup>。

## (2) 優步公司得推翻僱傭關係推定之正反面理由

針對 Uber 駕駛之僱傭推定，Uber 推翻該推定之理由可能如下：首先，Uber 再三強調其並非運輸公司，而僅為一提供媒合載客服務之中立科技平台。況且，駕駛所使用之車輛係駕駛個人所擁有，並非 Uber 提供，且 Uber 並未嚴格控管車輛之車況，此亦顯見 Uber 與駕駛之關係與一般僱傭關係不同。此外，更重要的是，Uber 駕駛之工作型態、工作時數相當具有彈性，顯見 Uber 並未控制駕駛

---

<sup>247</sup> *Id.*

<sup>248</sup> *Id.*

<sup>249</sup> *Id.*

<sup>250</sup> *Id.*

<sup>251</sup> *Id.*

<sup>252</sup> *Id.*

<sup>253</sup> *Id.* at 9.

<sup>254</sup> *Order Decision or Award of The Labor Commissioner* at 7, *Barbara Ann Berwick v. Uber Technologies, Inc. & Rasier-CA LLC*, Superior Court of California, County of San Francisco (2015) (No. 11-46739 EK) (Docket No. CGC15546378).

<sup>255</sup> *Id.* at 7-8.

之工作型態與時數。綜上，由於 Uber 對於駕駛工作幾乎沒有控制力，故可推翻駕駛之僱傭關係推定。

惟 *Berwick* 案委員會提出相反見解。首先，針對 Uber 抗辯其對於原告工作幾乎沒有控制力之主張，本案委員會首先援引 *Borello* 案最高法院判決內容，強調「勞方提供之勞務不需要是高超技術，只要係資方經營事業所不可或缺之部分，縱算資方對於勞方工作細節只有最小程度之影響力，仍應認定資方對於勞方勞務有概括且一切必要之支配力」<sup>256</sup>。換言之，關於僱傭關係之認定，資方不須完全支配勞方勞務之履行<sup>257</sup>。至於勞方服務所使用之車輛是否為資方所提供，則非所問。舉例而言，披薩店員工以其所有之機車外送且自行支付汽油與保險費，仍被認定為披薩店之受僱人<sup>258</sup>。早於 *Borello* 案設立多項判斷標準前，依習慣法下之法律標準即是如此<sup>259</sup>。

本案委員會再次援引 *Borello* 案最高法院判決內容，「依照現行趨勢，若勞方提供之勞務並非獨立事業或專業技術，且為資方一般經營中所不可或缺之一部分，即認定僱傭關係存在」<sup>260</sup>。因此，本案委員會表示，本案 Uber 所經營之事業為提供乘客運輸服務，駕駛亦實際從事載客行為，若無駕駛之載客行為，Uber 事業將不復存在<sup>261</sup>，由此可推論，駕駛之載客服務為 Uber 經營中不可或缺之一部分，故可認定僱傭關係存在。

針對 Uber 主張其僅為一個中立之科技平台，本案委員會則反駁之，並認定 Uber 事實上於每個營運面向中皆有涉入<sup>262</sup>，包含：駕駛資格要求、車況要求、駕駛服務品質要求，及收費相關規定等等。首先，就駕駛資格要求而言，所有

---

<sup>256</sup> *Id.* at 8.

<sup>257</sup> *Id.*

<sup>258</sup> *Id.*

<sup>259</sup> *Id.*

<sup>260</sup> *Id.*

<sup>261</sup> *Id.*

<sup>262</sup> *Id.* at 9.

駕駛申請人皆須提供被告其個人銀行、住籍資料，與社會保險號碼供被告調查<sup>263</sup>。駕駛須通過被告之背景審查與車輛管理局（Department of Motor Vehicles, DMV）之檢測，才能使用被告之應用程式<sup>264</sup>。此外，針對車況要求之部分，Uber 亦控制駕駛使用之交通工具狀態，駕駛必須向被告登記其使用之車輛，且該車輛之車齡須在 10 年以內<sup>265</sup>，除此之外，Uber 駕駛還須符合行業標準( industry standards )<sup>266</sup>。然何謂行業標準服務條款中卻未指明之<sup>267</sup>。另外，Uber 亦監管駕駛之服務品質，若評分未達特定標準（4.6 星），則將終止駕駛使用該應用程式之權利<sup>268</sup>。附論之，雖然 Uber 允許駕駛雇用他人，然僅限於經 Uber 審核通過、且經註冊者，始可使用 Uber 應用程式提供載客服務<sup>269</sup>。

最後，Uber 與駕駛之服務條款中亦包含許多與收費相關之規定。就收取之載客費用形式與數額而言，係由乘客先支付預定車資予 Uber，Uber 再支付駕駛運送費用，而此一運送費用係由被告單方面制定之，未經雙方協商<sup>270</sup>。例如當乘客在駕駛接受要約後取消，若駕駛已到達指定載客地點，駕駛並不一定能獲得取消費用，因為僅有 Uber 單方擁有與乘客協商是否收取取消費用之權利<sup>271</sup>。另，為避免 Uber 之廣告及市場策略起反效果，Uber 不允許駕駛接受乘客之小費<sup>272</sup>。

另一方面而言，依據 *Borello* 案提出之附加判斷標準，*Berwick* 案委員會認定本案中駕駛之資產僅有其車輛與勞力，故駕駛不需要承擔任何可能影響盈虧之管理層面技巧<sup>273</sup>；而除了車輛外，駕駛沒有其他投資<sup>274</sup>。相反的，Uber 提供

---

<sup>263</sup> *Id.*

<sup>264</sup> *Id.*

<sup>265</sup> *Id.*

<sup>266</sup> *Id.*

<sup>267</sup> *Id.*

<sup>268</sup> *Id.*

<sup>269</sup> *Id.*

<sup>270</sup> *Id.*

<sup>271</sup> *Id.*

<sup>272</sup> *Id.*

<sup>273</sup> *Id.*

<sup>274</sup> *Id.*

手機應用程式係不可或缺的，因為若無 Uber 之應用程式，駕駛將無法履行其業務<sup>275</sup>。綜上所述，本案委員會認定 Uber 駕駛為 Uber 之受僱人<sup>276</sup>，故得向 Uber 主張薪資補償或花費補償，惟補償數額之計算非本文重點，茲不贅述。

### 第三款 小結

特別值得注意的是，雖然 *O'Connor* 案之起訴時間為 2013 年 8 月，而 *Berwick* 案之起訴時間為 2014 年 9 月，比較 *O'Connor* 案與 *Berwick* 案二案中關於僱傭關係之認定後可發現，2015 年 3 月 *O'Connor* 案法院僅針對前述審理步驟中之第一階段審查，並僅獲得 Uber 之駕駛為 Uber 推定受僱人之充分確信。就第二階段審查，即 Uber 得否推翻上述推定，本案法院表示由於本案判定究為受僱人或是獨立承攬人之事實依據仍有爭議，故應由陪審團決定，而非本案法院<sup>277</sup>，因此本案法院拒絕 Uber 提出簡易判決（Summary Judgment）之請求<sup>278</sup>。

2015 年 6 月之 *Berwick* 案加州勞動委員會則是進一步針對第二個審理步驟進行審查，基於 *Borello* 案提出之判斷標準，本委員會認定因 Uber 無法推翻 Uber 駕駛之受僱人推定，因此可推論 Uber 與駕駛之僱傭關係成立，原告得向 Uber 主張薪資補償或花費補償。

2016 年 4 月 *O'Connor* 案之原、被告達成訴訟外和解，就契約之性質，駕駛與 Uber 達成共識，將駕駛定性為獨立承攬人<sup>279</sup>。探究 Uber 尋求訴訟外和解之理由，本文認為可能係由於 *Berwick* 案之最高法院於 2015 年 6 月作出 Uber 駕駛為 Uber 受僱人之認定，此前例或不利於 *O'Connor* 案之判決結果。另外，

---

<sup>275</sup> *Id.*

<sup>276</sup> *Id.* at 10.

<sup>277</sup> *Order Denying Defendant Uber Technologies, Inc.'s Motion for Summary Judgment, supra note 215, at 16.*

<sup>278</sup> *Id.* at 1-2.

<sup>279</sup> Dan Levine, *Uber drivers remain independent contractors as a law suit settled*, REUTERS, 1, <http://www.reuters.com/article/us-uber-tech-drivers-settlement-idUSKCN0XJ07H>, (last visited Jun. 12, 2017)。 <http://technews.tw/2016/04/22/on-demand-lawsuit-uber-drivers-are-still-contractors/>，2017 年 6 月 12 日。

由於 *O'Connor* 案為推定集體訴訟，該案之確定判決具有擴張性，若法院判決結果和 *O'Connor* 案之認定結果相同，則依加州勞動法第 2802 條規定與第 351 條規定，Uber 應給付駕駛所為勞務之費用以及駕駛小費。此外，若該案法院參酌最高法院於 *Berwick* 案之判決理由，將可能形成前例，不利於 Uber 未來之商業發展。因此，Uber 有強烈動機積極與 *O'Connor* 案之原告尋求訴訟外和解。

值得注意的是，*O'Connor* 案法院之承審法官在本判決結論提到，傳統僱傭關係認定標準所適用之經濟模型顯與共享經濟之經濟模型有很大的不同<sup>280</sup>。因此，新興共享模式在適用上面臨巨大之挑戰，即許多認定標準顯已過時；其他可反映當前經濟現實之標準，卻未包含於 *Borello* 案之認定標準中。因此仍有待立法部門或上訴法院改善或修正此認定標準<sup>281</sup>。

表 2 *O'Connor* 案與 *Berwick* 案之比較

	<i>O'Connor</i> 案	<i>Berwick</i> 案
起訴時間	2013 年 8 月	2014 年 9 月
是否為推定集體訴訟	是	否
僱傭關係審理步驟	2015 年 3 月法院僅完成第一階段審查，法院拒絕 Uber 提出簡易判決之請求	2015 年 6 月加州勞動委員會完成第二階段審查，認定 Uber 無法推翻駕駛之僱傭關係推定，故認定 Uber 駕駛為 Uber 之受僱人
訴訟結果	2016 年 4 月達成訴訟外和解，認定駕駛為 Uber 之獨立承攬人	2015 年 6 月認定 Uber 駕駛為其之受僱人，駕駛得向 Uber 主張薪資補償或花費補償

資料來源：本研究整理

若將 Uber 駕駛認定為 Uber 之受僱人，則將落入休曼法第 1 條公司豁免之範疇，故可排除休曼法第 1 條之適用。然而，本文認為 Uber 駕駛應定性為 Uber

<sup>280</sup> *Order Denying Defendant Uber Technologies, Inc.'s Motion for Summary Judgment, supra note 215, at 27.*

<sup>281</sup> *Id.*

之獨立承攬人，理由有 3：1、雖然實際應用程式操作流程下，Uber 駕駛難以於「媒合時」與乘客協商價格，但 Uber 與其駕駛間之服務條款仍保有 Uber 駕駛對乘客協商訂價之權利，故可將 Uber 駕駛視為獨立之交易客體；2、由於 Uber 駕駛並不享有勞工保險與勞工退休金等受僱人始得享有之權益，故應認定 Uber 駕駛為 Uber 之獨立承攬人，Uber 與其駕駛間之服務條款中亦明載之；3、Uber 駕駛在使用 Uber 應用程式接客時，亦得自由選擇是否接受該乘客之叫車，此與受僱人需一概接受 Uber 指令之情況不同。綜上所述，為了討論之完整性，本文將 Uber 駕駛定性為獨立承攬人地位，以繼續探討 Uber 與其駕駛，以及個別駕駛間是否有違反休曼法第 1 條規定之虞。

## 第二項 訂價演算法中水平關係之行為主體認定

基於 Uber 商業模式之特殊性，使 Uber 同時兼具水平與垂直主體關係，屬特殊之行為複數主體形式。當中，垂直主體關係之認定亦可能影響水平主體關係之認定，故應一併探討之。惟美國實務上之探討多著墨於 Uber 與駕駛之垂直主體關係；究駕駛與駕駛間之水平主體關係為何，實務案例尚未有相關之討論。

針對訂價演算法涉及之水平行為主體認定，Uber 可能主張因其駕駛間欠缺直接溝通，亦無要約與承諾，故駕駛間不構成水平式契約，自無違反休曼法第 1 條規定之可能。然而，持相反意見者則可能主張，競爭法上契約之認定與傳統契約法之認定不同，因此 Uber 不應以傳統契約法之認定作為排除適用休曼法第 1 條規定之理由。此外，由於 Uber 特殊之商業模式，使其訂價演算法同時涉及垂直與水平主體關係，此與傳統之商業態樣有很大的不同。因此，為保障市場之公平競爭，並兼顧消費者福祉，應探討 Uber 訂價演算法涉及之水平行為主體是否亦符合休曼法第 1 條主體要件之要求。

## 第二節 既有類似之競爭法樣態介紹與區辨

有論者指出，休曼法上關於行為主體關係之認定並不侷限於契約法下之認定，理由有三：一、休曼法第一條條文中「共謀」之概念並不限於依契約法上之承諾所構成之共謀形式；二、條文中「結合」之定義較「契約」之定義範圍廣<sup>282</sup>；三、關於休曼法第 1 條規定之探討，尚包含「相互依賴行為」(interdependent behavior)，即主體間相互觀察彼此之行為，並隨之採取特定反應之行為<sup>283</sup>。

由於契約法與競爭法之認定存有差異，本文認為有必要針對與 Uber 商業模式不同，但類似之既有競爭法樣態，與 Uber 做一比較、分析。類似之既有競爭法樣態包含：垂直配銷限制 (Vertical restrictions on distribution)、同業團體或商業公會、合資企業，與共同代理商 (Joint sales agency) 等 4 種樣態。於此之後，本文將進一步探討 Uber 是否得參考既有樣態之實務審查模式，以推論實務法院於後續審查將適用當然違法原則或合理原則審查。

## 第一項 垂直配銷限制

### 一、樣態介紹與實務相關認定標準

垂直配銷限制為休曼法常見之樣態，係指賣方限制買方轉售時之配銷方式，包含地理位置、消費者類型，與轉售價格上之限制。其重要性在於，美國實務中藉由垂直契約以制定轉售價格與分配市場之限制，係適用合理審查原則，而藉由水平契約制定轉售價格與分配市場則屬契約當然違法<sup>284</sup>。換言之，垂直配銷限制契約，即製造商與零售商間成立之契約，在合理審查原則下可能為合法；然而，水平之轉售價格限制契約，即零售商間成立之契約，則屬當然違法<sup>285</sup>。因此，個案中應如何區辨尤其重要<sup>286</sup>。

---

<sup>282</sup> *Id.*

<sup>283</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 902.

<sup>284</sup> *Id.*

<sup>285</sup> *Id.* at 903.

<sup>286</sup> *Id.*

舉例而言，若豐田公司分別與其經銷商簽訂 Camry 車款於特定區域所應販售之特訂價格，此類契約將適用合理審查原則<sup>287</sup>。然而，若是當中兩家經銷商經協商後同意販售特定價格，或同意避免將彼此的經銷據點設置太近，此類契約則屬當然違法<sup>288</sup>。

此外，值得注意的是，垂直之配銷限制契約成立並不代表水平之配銷限制契約亦成立，水平之配銷限制契約仍須由其他事實進行判定<sup>289</sup>。歸納相關之美國司法實務案例，最高法院於 *Interstate Circuit v. United States* 案中認定，若配銷鏈 (chain of distribution) 中不同階層之參與者接受契約係因為認知到其他競爭者亦接受此契約之情形，縱表面上看來是垂直契約，仍構成水平式共謀<sup>290</sup>。此亦為 *Meyer v. Kalanick* 案原告控訴 Uber 駕駛構成水平價格聯合行為之理由<sup>291</sup>，*Meyer v. Kalanick* 案聯邦第二巡迴上訴法院(The Second Circuit)亦贊同 *Interstate Circuit v. United States* 案之最高法院針對垂直共謀形式之水平契約的認定<sup>292</sup>。另外，於 *United States v. Apple Corp.* 一案中，美國司法部 (Department of Justice) 於地區法院成功舉證蘋果公司基於其電子書經銷商之形式，與多家電子書出版商策畫價格聯合契約<sup>293</sup>。於本案聯邦第二巡迴上訴法院判決中亦肯認，水平競爭者間即便不具備明示契約，亦可構成軸輻式合謀 (Hub-and-spoke conspiracies)<sup>294</sup>。

## 二、與優步公司商業模式之比較

本文認為由於 Uber 並未銷售貨品予其駕駛，再由駕駛轉售予乘客，故 Uber

---

<sup>287</sup> *Id.* at 894.

<sup>288</sup> *Id.*

<sup>289</sup> *Id.* at 903.

<sup>290</sup> *Id.*

<sup>291</sup> See *Meyer v. Kalanick*, 174 F. Supp. 3d 817, 823 (S.D.N.Y. 2016).

<sup>292</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 903.

<sup>293</sup> *Id.*

<sup>294</sup> *Id.* at 903-904.



之商業模式與垂直轉售價格契約相當不同<sup>295</sup>，不應與垂直轉售價格契約之概念比擬之。因此，縱使 Uber 之駕駛皆對其乘客收取相同費率之費用，亦不可能構成垂直轉售價格維持契約之違反<sup>296</sup>。

## 第二項 同業公會或商業團體

### 一、樣態介紹與實務相關認定標準

另一個常見於休曼法第 1 條契約分析之樣態為同業公會或商業團體。早於 1916 年 *Bd. of Trade of City of Chicago v. United States* 一案中，最高法院即認定本案之所有會員皆為契約當事人<sup>297</sup>。而後，*F.T.C. v. Indiana Fed'n of Dentists* 案、*Nat'l Soc. of Prof'l Engineers v. United States* 案、*Nat'l Collegiate Athletic Ass'n v. Bd. of Regents of Univ. of Oklahoma* 案等亦有類似之認定<sup>298</sup>。於 *Nat'l Collegiate Athletic Ass'n v. Bd. of Regents of Univ. of Oklahoma* 案（下簡稱 NCAA 案）中，由於被告全國大專運動賽事聯盟（National Collegiate Athletic Association, NCAA）販售各類足球比賽播放權予電視聯播網（television networks），且各類播放權之價格相同，故本案法院認定 NCAA 之成員間成立一水平契約<sup>299</sup>。另外，於 *Arizona v. Maricopa City. Med. Soc.* 一案中，法院認定 Maricopa 郡醫療協會會員間同意收取不高於協會限定之價格，構成一個水平式契約，並非由獨立會員與工會成立無數個個別存在之獨立契約，屬契約當然違法<sup>300</sup>。

### 二、與優步公司商業模式之比較

本文歸納 Uber 之商業模式，與此同業公會或商業團體樣態有二點不同。首先，由於 Uber 並非同業公會或商業團體，而係一將服務售予駕駛及乘客之服務

---

<sup>295</sup> *Id.* at 904.

<sup>296</sup> *Id.*

<sup>297</sup> *Id.*

<sup>298</sup> *Id.* at 904-905.

<sup>299</sup> *Id.* at 905.

<sup>300</sup> *Id.*

提供者，故其享有車資費率之訂價權<sup>301</sup>。此外，Uber 駕駛並未加入同業公會或商業團體，亦未同意遵守同業公會或商業團體之相關會員規範<sup>302</sup>。綜上，本文認為 Uber 之商業模式與同業公會或商業團體之型態有極大之差距。

### 第三項 合資企業

#### 一、樣態介紹與實務相關認定標準

第三個常見於休曼法第 1 條契約分析之樣態為合資企業。生產合資即為其概念之一，係指 2 家（以上）之公司同意共同合作生產一產品或服務<sup>303</sup>。值得注意的是，2 家公司間於合資前可能非競爭者之關係<sup>304</sup>。

*Texaco, Inc. v. Dagher* 案即涉及生產合資爭議，被告 Texaco 和 Shell 為 2 家石油公司，同意將其精煉油結合，而由此合資企業擁有由該共同生產之石油，進而以 Texaco 和 Shell 之商標進行販售<sup>305</sup>。本案原告 Dagher 公司主張，Texaco 和 Shell 之契約為競爭者間之價格聯合契約，屬契約當然違法<sup>306</sup>。然而，本案法院則持否定態度。法院認定因依 Texaco 和 Shell 之契約，石油是由 Texaco 和 Shell 公司共有，且 Texaco 和 Shell 平分市場營銷之盈虧，故不構成水平式價格聯合契約，非屬契約當然違法之型態<sup>307</sup>。

#### 二、與優步公司商業模式之比較

本文認為，由於 Uber 之商業模式下，係由 Uber 駕駛個別提供服務，駕駛間並未有共同生產、亦無平分盈虧之情形，換言之，於 Uber 商業模式下存在部分駕駛獲利、但部分駕駛蒙受損失之情況。因此，Uber 之商業模式與合資企業

---

<sup>301</sup> *Id.*

<sup>302</sup> *Id.*

<sup>303</sup> *Id.*

<sup>304</sup> *Id.* at 905-906.

<sup>305</sup> *Id.* at 906.

<sup>306</sup> *Id.*

<sup>307</sup> *Id.*

之態樣仍有很大程度之不同<sup>308</sup>。

## 第四項 共同代理商

### 一、樣態介紹與實務相關認定標準

共同代理商，係指同業競爭者共同組成一代理商，而由該共同代理商享有訂價權。*Appalachian Coals v. U.S.*案即為涉及共同代理商之案例，本案中不同煤炭公司組成一公司作為其共同代理商，並由該共同代理商負責訂價。最終，本案之法院肯認不同煤炭公司間成立水平契約<sup>309</sup>。

### 二、與優步公司商業模式之比較

有論者認為此樣態是與共享經濟商業模式最類似者<sup>310</sup>。比較共同代理商與Uber之特性，可發現Uber為其駕駛統一推動行銷工作之特性，與共同代理商相同。更重要的是，基於Uber特殊之商業模式與訂價演算法，使Uber亦享有壓倒性之訂價權。此亦與共同代理商之特性類似。

細探其中，雖然Uber負責行銷與訂價之特性看似與共同代理商之性質相似，但觀察*Appalachian Coals v. U.S.*一案，可發現當中最大差異為Uber駕駛並未組成或擁有Uber<sup>311</sup>；相反地，Uber係屬於一獨立公司，並追求其自身之獲利<sup>312</sup>。可見，Uber之商業模式仍與共同代理商不同。

惟，此差異是否將造成競爭法上審查模式之不同，仍有疑義。有論者認為，在所有Uber駕駛都知悉其他駕駛亦與Uber簽訂契約，且所有駕駛皆同意於提供載客服務時，使用Uber之訂價演算法，且交由Uber負責行銷與訂價，就外

---

<sup>308</sup> *Id.*

<sup>309</sup> *Id.* at 906-907.

<sup>310</sup> *Id.* at 906.

<sup>311</sup> *Id.* at 907.

<sup>312</sup> *Id.*

觀而言，足見 Uber 在當中之角色與共同代理商相類似<sup>313</sup>。

## 第五項 小結

總結而論，雖然 Uber 與既有之競爭法樣態皆有程度上之不同，無法直接適用既有競爭法樣態之審查模式，然而，Uber 駕駛皆同意接受共同之行為規範，此部分與同業團體與商業公會類似；由駕駛負責提供服務、Uber 負責行銷與訂價之特色，亦與共同代理商之特性相當類似。顯見 Uber 之商業模式和同業團體與商業公會，以及共同代理商等二競爭法既有樣態之主要特徵非常相似<sup>314</sup>。因此，有論者認為，此結論暗示著法院可能認定 Uber 駕駛間成立一水平契約。惟於共享經濟商業模式下之水平契約是否屬於契約當然違法，容有疑義<sup>315</sup>，故本文認為於此脈絡下，仍有繼續探討 Uber 是否構成共謀行為之必要（詳參下圖）。

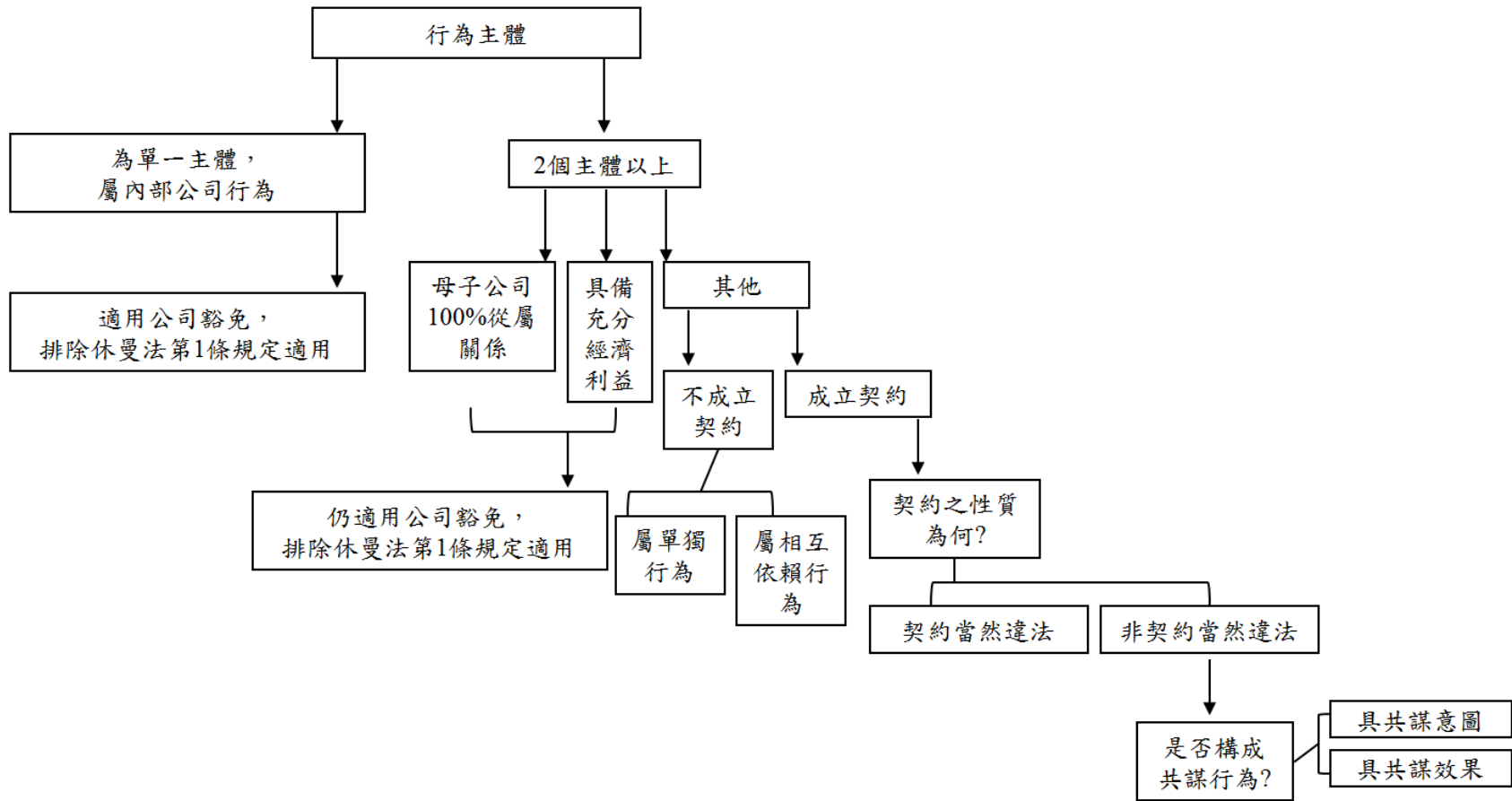
---

<sup>313</sup> *Id.*

<sup>314</sup> *Id.*

<sup>315</sup> *Id.*

圖 3 休曼法第 1 條行為主體要件之審查步驟



資料來源：本研究整理

## 第五章 優步公司訂價演算法中之共謀行為要件分析

### 第一節 美國司法實務上對於共謀行為之認定

承前所述，針對共謀之形式，休曼法第一條採例示方式制定，即明文規定得以「契約」、「托拉斯」，或「其他形式」為之。然而，針對共謀行為之認定，休曼法第 1 條規定則並未明文。歸納美國案例法針對共謀行為之認定形式，本文認為可區分為「共謀意圖」與「共謀效果」之探討<sup>316</sup>，惟由於「共謀意圖」仍須仰賴「共謀效果」作為客觀事證，始構成聯合行為下之共謀行為。因此，實務往往先針對「共謀效果」進行分析，而「共謀意圖」則是舉證責任倒置後，被告應舉反證推翻之要件。

針對「共謀效果」而言，由上世紀關於價格聯合之探討可知，實務上較少考慮市場力量與相關之考量因素，而逐漸聚焦於強化價格協調之法規本身（*per se rule*）<sup>317</sup>，換言之，實務上凡涉及價格聯合行為之案例多被認定為當然違法，無論該聯合或價格是否合理<sup>318</sup>。參照 *FTC v. Sup. Ct. Trial Lawyers Ass'n* 案、*F.T.C. v. Ind. Fed'n of Dentists* 案，以及 *Nat'l Soc. of Prof. Eng'rs v. United States* 案等案件之最高法院判決結果，可知法院皆認定休曼法第 1 條之規定禁止獨立經濟個體（*independent economic actors*）基於任何理由共謀其服務價格，或參與其他反競爭之協同行為<sup>319</sup>（*concerted anticompetitive action*）。此亦包含獨立承攬人在內。

此外，於 *Nat'l Soc. of Prof'l Engineers v. United States* 案中，甚至連專業貿易團體（*professional trade group*）內部與價格無關之要素（如安全性或品質標準），

<sup>316</sup> 此分類參考：陳志民，「美國及歐盟反托拉斯法對國際卡特爾行為之規範」，貿易政策論叢，14期，頁39，41-42（2010年）。

<sup>317</sup> Sanjukta M. Paul, *supra* note 156, at 9.

<sup>318</sup> *Id.* at 10

<sup>319</sup> 協同行為（*concerted action*）指一些人為達到某一目的有計劃、有安排且相互同意的共同行為，所有參與者應對彼此的行為負責。參考：*concerted action*，元照英美法詞典，網址：<http://lawyer.get.com.tw/Dic/DictionaryDetail.aspx?iDT=43276>（最後瀏覽日：2017年6月14日）。Sanjukta M. Paul, *supra* note 156, at 10.

亦被認定屬於妨礙、扭曲或限制市場競爭環境的反競爭行為（anti-competitive practice）<sup>320</sup>。綜上可知，無論個案中是否涉及與價格有關之要素，僅須客觀上具備共謀行為之效果，則可被認定為構成休曼法第 1 條之共謀行為要件。

## 第二節 優步公司是否涉及水平與垂直之價格聯合共謀行為

*Meyer v. Kalanick* 案之原告主張，Uber 憑藉其特殊之訂價演算法，特別是在高峰動態訂價法下，隨著需求提高，費率可能因而上漲 10 倍之情況下；又因 Uber 商業模式下獨特之付款流程與規定，致使媒合時駕駛無法自行與乘客議價，不同駕駛間亦不得相互競價之狀態下，足見 Uber 利用其享有之單方訂價市場力量，構成以水平與垂直形式操縱價格之共謀行為，成立不法共謀行為<sup>321</sup>。為釐清 Uber 公司是否涉及價格聯合之共謀行為，本節論述上擬參考前章之實務分析流程，先依序檢視 Uber 是否具備價格聯合之「共謀效果」與「共謀意圖」，而後，再進一步提出本案認定上可能涉及之爭議。

### 第一項 優步公司價格聯合共謀行為之認定

本段將檢驗 Uber 是否具備價格聯合之「共謀效果」與「共謀意圖」，以認定 Uber 是否涉及水平與垂直形式之價格聯合共謀行為，詳述如下：

#### 一、共謀效果

就共謀效果而言，Uber 可能主張，除了預設車資外，駕駛亦可與乘客協商低於預設車資之費用，故 Uber 與駕駛並不成立垂直價格聯合共謀行為，並強調預設車資之設計僅是為了加速駕駛與乘客間之媒合。對此，持相反意見者可能主張，於美國實務認定下，僅須具價格聯合之客觀事實即可，無須考量該聯合行為

<sup>320</sup> Sanjukta M. Paul, *supra* note 156, at 10.

<sup>321</sup> 15 Civ. 9796 Opinion and order, *supra* note 158, at 3.

或價格是否具備合理目的，故 Uber 仍具備價格聯合之共謀效果。

此外，就共謀效果之成立時點而言，*Interstate Circuit v. United States* 一案亦有相關探討。依據該案聯邦最高法院之認定，電影發行商於其各自同意 Interstate Circuit 公司提出之電影放映條件（theater operator's terms）時，即已造成不法貿易限制，具備共謀行為之客觀效果<sup>322</sup>。

因此，本文參考美國實務見解與 *Interstate Circuit v. United States* 聯邦最高法院之認定，認定 Uber 駕駛於其各自同意 Uber 之計費機制時，即已造成不法貿易之限制，故具備水平與垂直價格聯合共謀之客觀效果。

## 二、共謀意圖

在認定 Uber 具備水平與垂直價格聯合共謀之客觀效果後，應繼續認定 Uber 是否具備共謀意圖。值得注意之處為，由於 Uber 獨特之商業模式與訂價演算法，使其共謀意圖同時具備個別駕駛間之水平形式，以及 Uber 與駕駛間之垂直形式。因此，於認定共謀意圖時，應一併探討水平與垂直之共謀意圖。

首先，就 Uber 與駕駛間是否具備共謀意圖之部分，Uber 可能主張，由於駕駛得與乘客協商低於預設車資之費用，顯見其與駕駛間並不存在價格聯合之共謀意圖。然而，反對者可能主張，雖然 Uber 與駕駛之契約中載明駕駛得與 Uber 協商較預設計費機制更低之收費標準，但實際上 Uber 並未實行任何機制，使駕駛能方便通知乘客其願意收取較預設計費機制更低之收費<sup>323</sup>；而當駕駛接受接送要求並抵達接送地點後，駕駛更無誘因與乘客協商較預設計費機制更低之收費<sup>324</sup>，因此，必然導致價格一致之結果<sup>325</sup>。

---

<sup>322</sup> 15 Civ. 9796 Opinion and order, *supra* note 158, at 11.

<sup>323</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 907.

<sup>324</sup> *Id.* at 907-908.

<sup>325</sup> *Id.* at 908.



其次，就 Uber 個別駕駛間是否具備共謀意圖之部分，Uber 可能主張每位 Uber 駕駛皆是基於自身最大利益之考量，而各自同意服務條款之規定，法律關係上屬數個獨立之垂直契約，而未成立一水平契約。況且，承如前述，Uber 之服務條款並不因而剝奪個別駕駛收取不同於預設車資之權利<sup>326</sup>。申言之，雖然 Uber 駕駛各自同意 Uber 之計價機制，惟不得據而論定駕駛間具備共謀意圖，故 Uber 個別駕駛間不具備水平價格聯合行為之共謀意圖。然而，持相反見解者可能主張，由於依據 Uber 之計費機制可能使 Uber 之訂價持續高於競爭市場之訂價<sup>327</sup>，故可推論 Uber 駕駛間具有「共謀之共同動機」(common motive to conspire)<sup>328</sup>。此外，個別 Uber 駕駛不僅有許多見面機會，可履行其非法共謀協議<sup>329</sup>；Uber 亦提供駕駛關於未來可能產生高載客需求之節令或事件之相關資訊，並告知駕駛若於特定時段上線載客或能增加其收入<sup>330</sup>。

然而，實務認定上，並非需事先接受水平共謀計畫，始得成立休曼法第 1 條規定之不法共謀。*Meyer v. Kalanick* 案之法院於被告請求駁回原告之訴之裁定中，援引 *Interstate Circuit v. United States* 案聯邦最高法院判決內容，「電影發行商若經思考共謀行為、提出要約，並堅持該共謀計畫並參與之，雖未有事前契約顯示各電影發行商皆接受此一共謀計畫，然若履行該共謀計畫將導致限制州際貿易限制之必然結果時，則足以構成休曼法下之不法共謀<sup>331</sup>」。故本文認為，退步言之，縱認 Uber 駕駛間並未事先接受一水平價格聯合共謀計畫，惟 Uber 駕駛間若經思考、提出，並進而參與、執行該要約中之價格聯合共謀計畫，仍成立水平不法共謀行為。

另就垂直不法共謀要件之言，本文認為由於 Uber 使用特殊之訂價演算法制定費率，且其訂價演算法具相當大之強制性，即不同駕駛於媒合時不得互相競價，

<sup>326</sup> 15 Civ. 9796 Opinion and order, *supra* note 158, at 10.

<sup>327</sup> *Meyer v. Kalanick* 案之原告稱此現象為「獨占性訂價」(supra-competitive prices)。參考：15 Civ. 9796 Opinion and order, *supra* note 158, at 4.

<sup>328</sup> 15 Civ. 9796 Opinion and order, *supra* note 158, at 4.

<sup>329</sup> *Id.*

<sup>330</sup> *Id.* at 4-5.

<sup>331</sup> *Id.* at 11.

且於實際之付費流程下，駕駛無法、亦無誘因自行與乘客議價<sup>332</sup>，故使 Uber 享有單方訂價之市場力量，況依據 Uber 之高峰動態訂價法，費率可能隨著需求提高而上漲 10 倍<sup>333</sup>。因此，可推論 Uber 具有藉由垂直共謀形式操縱價格之意圖<sup>334</sup>。

## 第二項 優步公司價格聯合共謀行為認定上可能涉及之爭議

承前所述，原告論證 Uber 成立水平共謀行為後，舉證責任將移轉至被告，由被告舉反正推翻上述舉證。針對 Uber 可能用以推翻原告舉證之論點，本文臚列如下：

### 一、優步公司之數位去中間化本質可否阻礙水平共謀行為成立

針對原告之舉證，Uber 提出之反駁理由可能包含基於其數位去中間化之本質，故不成立水平共謀行為。惟 Uber 之數位去中間化本質是否可作為其正當化理由，容有爭議。

*Meyer v. Kalanick* 案之法院強調，休曼法所稱之共謀僅為共謀之一種樣態，而隨著時間推移，此一概念已變得相當廣泛<sup>335</sup>。休曼法下之共謀契約是否構成不法應視個案實際狀況判定，而非依據技術性細節而判定<sup>336</sup>。*Meyer v. Kalanick* 案法院更進一步援引 *United States v. Ulbricht* 案判決，作為其論證之依據。*United States v. Ulbricht* 案中，原告美國政府控告被告 Ross Ulbricht 藉由其組織之「絲綢之路」(Silk Road)，作為販售線上非法貨品與服務之網路市集<sup>337</sup>。對此，被告抗辯絲綢之路用戶間關係僅是「買賣關係且非共謀行為」，或最多構成「多個分散式共謀」(a multitude of discrete conspiracies)。然而，承審法官並不接受被告

---

<sup>332</sup> *Id.* at 3.

<sup>333</sup> *Id.*

<sup>334</sup> *Id.*

<sup>335</sup> *Id.* at 14.

<sup>336</sup> *Id.*

<sup>337</sup> *Id.*

之主張，仍認定被告「位居首要之單一共謀行為之首」(sitting atop an overarching single conspiracy)<sup>338</sup>。據此本文認為，Uber 之數位去中間化本質並不阻礙 Kalanick 藉由其應用程式與其他駕駛成立水平共謀行為。

## 二、是否構成維持轉售價格協議而不構成水平共謀

轉售價格限制，係指賣方企圖藉由地理位置或消費者類型之方式，控制買方之轉售價格方式。其重要性在於，水平轉售價格限制協議構成當然違法，而垂直轉售價格限制協議，於合理審查原則下可能認定為合法，故個案中究應認定為水平或垂直轉售價格限制契約，亦為兩造常見之爭議所在。因此，本文將接著探討 Uber 是否構成維持轉售價格協議而不構成水平共謀。

參照 *Leegin Creative Leather Products, Inc. v. PSKS, Inc.* 案之判決內容可知，法院認定由於製造商契約中要求零售商以特定最低金額轉售之，係成立垂直最低維持轉售價格 (resale price maintenance, RPM) 契約，故改採合理原則審查<sup>339</sup>；另，依據 *United States v. Colgate & Co.* 案之判決內容，法院認定製造商若無造成壟斷目的，其得自由選擇其交易相對人，並得事先宣布拒絕販售之情況<sup>340</sup>。因此，本文認為 Uber 可能主張其商業模式因與 *Leegin Creative Leather Products, Inc. v. PSKS, Inc.* 案及 *United States v. Colgate & Co.* 案之情形類似，故構成垂直最低維持轉售價格契約，而並不成立價格聯合之水平共謀。

然而，針對 Uber 之主張，*Meyer v. Kalanick* 案法院持否定見解。本案判決認定 Uber 之情形與 *Leegin Creative Leather Products, Inc. v. PSKS, Inc.* 案與 *United States v. Colgate & Co.* 案之情形不同。首先，因為 Uber 並未售予其駕駛任何產品，使駕駛轉售予乘客，因此本案無法直接援用 *Leegin Creative Leather Products, Inc.*

---

<sup>338</sup> *Id.* at 14-15.

<sup>339</sup> *Id.* at 10-11.

<sup>340</sup> *Id.* at 11.

v. *PSKS, Inc.* 案適用合理原則<sup>341</sup>。其次，雖然 Uber 堅稱該計價演算法係為使其得利於市場進入，而無造成壟斷之目的，但本案法院認為 Uber 之論述仍不得因而排除駕駛間之水平共謀<sup>342</sup>。綜上，本文認為由於 Uber 並未售予其駕駛任何產品，使駕駛轉售予乘客，其亦不得以不涉及壟斷目的為由，主張其構成垂直最低維持轉售價格契約，而藉以排除價格聯合之水平共謀成立。

### 第三節 優步公司訂價演算法是否涉及軸輻式共謀

#### 第一項 簡介軸輻式共謀

美國實務上休曼法第 1 條之共謀樣態主要可分為二類，包含適用當然違法原則之水平式共謀，以及需藉由合理原則審查並進一步檢視系爭限制之垂直式共謀；然而，於特定案例中，水平限制或垂直限制之界線相當模糊<sup>343</sup>。而除了水平式共謀與垂直式共謀外，尚存在一種介於其中之樣態，稱之「軸輻式共謀」(hub-and-spoke conspiracy)<sup>344</sup>。軸輻式共謀，係指一主導廠商扮演輪軸 (Hub) 之角色，並藉由垂直交易之限制行為方式，與上游廠商或下游廠商所扮演之輪輻 (Spokes) 角色間，所形成之卡特爾組織<sup>345</sup>。軸輻式共謀契約包含輪軸與輪輻間成立之垂直共謀契約，與各輪輻間成立之水平共謀契約。一般而言，單一上游與下游廠商間之垂直共謀契約並非當然違法，亦即經合理原則審查後可能為合法之共謀契約，惟若係一主導廠商與多家上游廠商或下游廠商簽訂類似契約之情形，則將適用較嚴謹之審查模式<sup>346</sup>。易言之，若個案中多家上游廠商或下游廠商與該一主導廠商成立共謀契約之目的，係為了排除該一主導廠商之市場競爭者時，則該一主導廠商與其上游廠商或下游廠商可能構成軸輻式共謀，被認定為契約當然

<sup>341</sup> *Id.* at 17.

<sup>342</sup> *Id.*

<sup>343</sup> Rachel S. Brass & Caeli A. Higney, *Practical Advice for Avoiding Hub-and-Spoke Liability*, THE ANTITRUST SOURCE, Vol. 16, No.1, 1, 1 (2016).

<sup>344</sup> *Id.*

<sup>345</sup> 許俊雄，「軸輻式共謀」，公平交易通訊，第 76 期，頁 18，18 (2017 年)，<http://www.ftc.gov.tw/upload/1060920-1.pdf> (最後瀏覽日：2018 年 4 月 19 日)。

<sup>346</sup> Rachel S. Brass & Caeli A. Higney, *supra* note 343, at 1.

違法<sup>347</sup>。因此，於實務訴訟中原告有強烈誘因指控被告涉及軸輻式共謀，使近年涉及軸輻式共謀之案件數量攀升<sup>348</sup>。 *Interstate Circuit v. United States* 案中係由 Interstate Circuit 公司居於輪軸角色，協調居於輪輻地位之各電影發行商<sup>349</sup>。

軸輻式共謀之特點為，一般若非因為知道其他輪輻亦同意此一契約，輪輻也不會同意該垂直共謀契約之內容<sup>350</sup>。又由於軸輻式共謀係輪軸藉由輪輻以居間協調、掌控全局，故共謀事證多存在於輪軸與輪輻間（即上、下游廠商間），而非存在於輪輻間（即水平競爭廠商間），因此如何利用垂直交易關係舉證或推論水平共謀行為存在，係美國實務法院個案辯論之重點<sup>351</sup>。

## 第二項 優步公司是否涉及軸輻式共謀

*Meyer v. Kalanick* 案之原告主張 Uber 位居中心，並藉由多個垂直契約之形式，影響一水平聯合行為之情形，故涉及軸輻式共謀。Uber 反駁之。然而，本案法院肯認原告之水平共謀主張於軸輻式共謀理論下係可審理的<sup>352</sup>。首先，法院同意原告主張 Uber 駕駛註冊成為 Uber 司機時，正是因為「了解其他駕駛亦同意相同之計價演算法，且若 Uber 駕駛與 Uber 之契約各自不同，將違反其自身利益」，因此於此情形下，Uber 駕駛構成水平式共謀<sup>353</sup>。此外，本案法院認定，Uber 駕駛若同意 Uber 之服務條款，將可減少 Uber 駕駛與其他駕駛之價格競爭，而使 Uber 駕駛受益，故合理構成原告指稱之「共謀共同動機」<sup>354</sup>。

另一方面，針對垂直共謀之控訴，*Meyer v. Kalanick* 案之法院表示，雖原告對垂直共謀之論據遠少於水平共謀，惟法院經由「快速審查分析」（'Quick Look'

---

<sup>347</sup> *Id.*

<sup>348</sup> *Id.*

<sup>349</sup> 15 Civ. 9796 Opinion and order, *supra* note 158, at 11-12.

<sup>350</sup> *Id.* at 12.

<sup>351</sup> 許俊雄，前揭註 345，頁 19。

<sup>352</sup> Sanjukta M. Paul, *supra* note 156, at 16.

<sup>353</sup> *Id.* at 12-13.

<sup>354</sup> *Id.* at 13.

Analysis) 與合理原則，皆可推斷 Travis Kalanick 違反休曼法第 1 條之規定<sup>355</sup>，故法院認為原告提出之修正起訴書中關於垂直共謀之論證於起訴階段已為充足<sup>356</sup>。

雖然 *Meyer v. Kalanick* 案法院僅針對 Uber 提出裁定駁回之請求做初步判斷，惟本文認為本案原告或可援引判例法中 *Interstate Circuit v. United States* 案建立之 3 項共謀推論標準，以論證 Uber 涉及軸輻式共謀。3 項共謀推論標準包含：一、二者或二者以上之水平競爭廠商與單一上游廠商存在垂直交易限制協議；二、唯有競爭廠商亦存在類似之垂直交易限制協議之情形，此垂直交易限制協議始有利於每一競爭者；三、擔任輪軸之廠商為促進聯合行為，會向其他下游廠商遊說廠商間已採取相同之行動等<sup>357</sup>。而針對第 3 項標準，參照 *Parke-Davis & Co* 案之聯邦最高法院判決，若個案中有上游廠商積極在下游廠商間取得一致之協議，且組織化地維持價格聯合之情形，則得推論上下游廠商間確存在共謀行為<sup>358</sup>。基此，本文認為原告得主張 Uber 駕駛皆與 Uber 締結相同之服務條款；且事實上系爭服務條款之存在將減少 Uber 駕駛與其他駕駛之價格競爭情形，而使 Uber 駕駛受益；最後，Uber 確積極於其與駕駛之服務條款中明載其特殊之計價機制，以達價格聯合之效果，得推論 Uber 與其駕駛間確存在共謀行為。綜上，原告得主張 Uber 涉及軸輻式共謀。

針對原告之主張，Uber 得援引 *Dickson v. Microsoft* 案中地區法院與美國第四巡迴法院之見解，認定由於原告控訴之違法經銷契約條款皆極為類似，且原告無法舉出水平競爭者間之「輪緣」(Rim)<sup>359</sup>存在，意即水平競爭者間欠缺連結，故本案法院因證據不足駁回原告之指控<sup>360</sup>。基此，本文認為 Uber 得主張其與駕

---

<sup>355</sup> 15 Civ. 9796 Opinion and order, *supra* note 158, at 19.

<sup>356</sup> *Id.* at 18.

<sup>357</sup> 許俊雄，前揭註 345，頁 19。

<sup>358</sup> 許俊雄，同上註，頁 19-20。

<sup>359</sup> 「輪緣」即連接輪輻之木緣。參考：許俊雄，同上註，頁 20。

<sup>360</sup> 許俊雄，前揭註 345，頁 21。

駛間之服務條款與其他 TNC 類似，且由於原告無法充分舉證 Uber 駕駛間之「輪緣」存在，故 Uber 不構成軸輻式共謀行為。

#### 第四節 小結

本章分析 Uber 是否構成水平及垂直之共謀行為，於檢視 Uber 之共謀效果與共謀意圖後，本文認為，Uber 駕駛間成立水平不法共謀行為，且 Uber 與駕駛間亦成立垂直不法共謀行為。Uber 不得以其數位去中間化本質，或其構成垂直最低維持轉售價格等主張，作為正當化之理由。

在分析完 Uber 是否符合休曼法第 1 條中之合意主體要件與共謀要件後，本文將繼續判定 Uber 訂價演算法是否造成不合理之貿易限制。

## 第六章 優步公司訂價演算法是否造成不合理貿易限制之認定

縱休曼法第 1 條載明禁止所有限制貿易之契約，然長期以來美國實務皆採限縮解釋，僅禁止「造成不合理貿易限制」之契約<sup>361</sup>。不合理貿易限制之契約型態可分為二：一、契約本身即不合理，即契約當然違法，包含競爭者間之價格聯合與市場分割行為<sup>362</sup>。二、經合理原則審查，即個案審酌特定情形，檢視契約內容造成之競爭效果<sup>363</sup>。第一類契約統稱為水平契約<sup>364</sup>，於 *Bell Atlantic Corp. v. Twombly* 一案中，法院即認定競爭者間之市場分割行為屬當然契約違法，故並未進行合理原則審查<sup>365</sup>。

針對 Uber 訂價演算法是否構成違法之價格聯合行為，總結本論文之第四章與第五章分析，本文持肯定見解，意即，本文認為 Uber 與其駕駛、以及個別駕駛間分別成立一垂直與水平契約，且具有共謀意圖與共謀效果。惟，此並非代表 Uber 因違反休曼法第 1 條規定，而構成違法，尤其在近來美國實務大幅降低契約當然違法之認定範圍之趨勢下。因此，本文認為應繼續分析 Uber 之訂價演算法是否造成不合理之貿易限制。

---

<sup>361</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 908.

<sup>362</sup> *Id.*

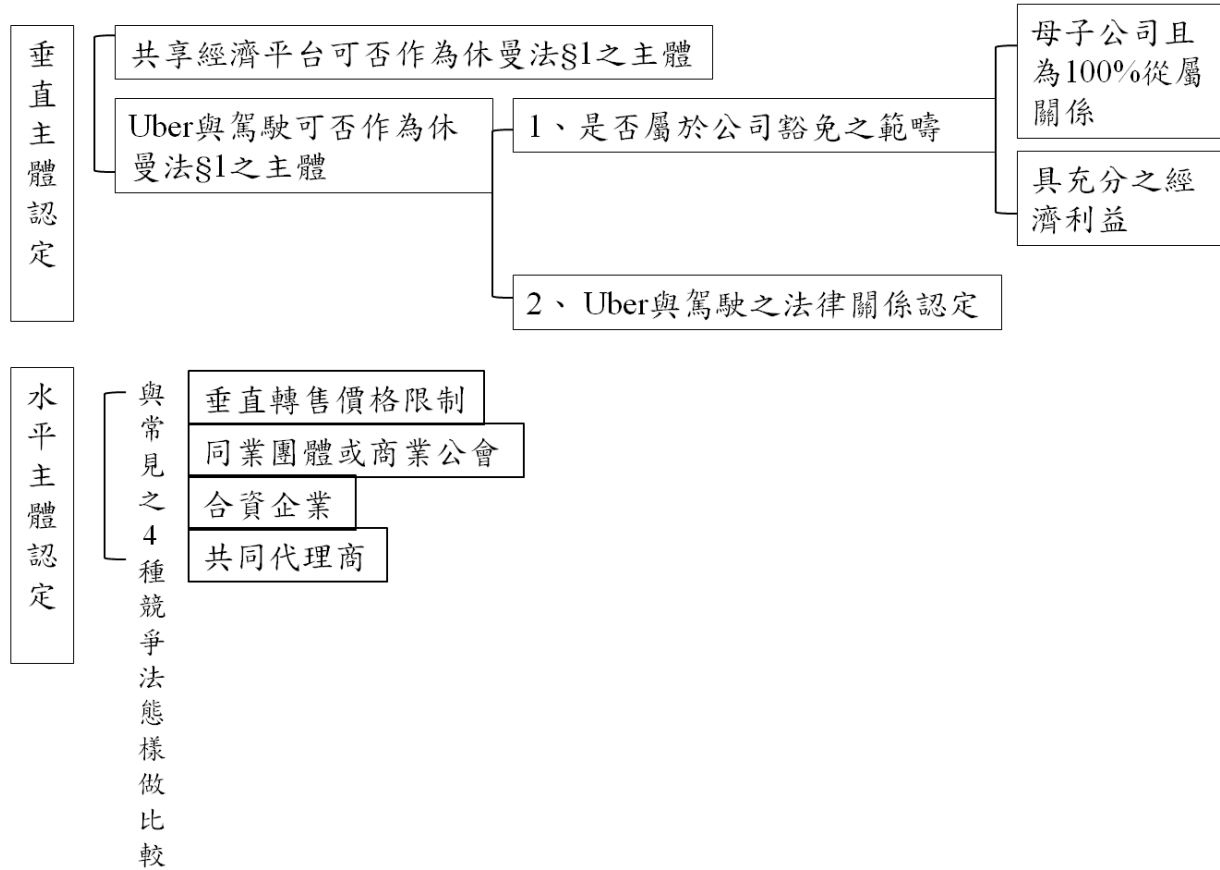
<sup>363</sup> *Id.*

<sup>364</sup> *Id.*

<sup>365</sup> *Id.*



圖 4 休曼法第 1 條不合理貿易限制之傳統審查模式



資料來源：本研究整理

傳統之審查不合理貿易限制之分析模式可分為「當然違法」與「合理原則」等二種分析模式（詳參上圖）。然而，近來美國司法實務案例發展出第三種分析模式，即「快速審查分析」。個案法院將原應適用當然違法原則之案例，適用快速審查分析。於此分析模式下，雖系爭限制理當應適用當然違法原則，然若被告得提出系爭限制具有合法之正當理由時，則將繼續以合理原則審查之。

總結而言，本章就不合理貿易限制之認定流程分為：一、認定 Uber 訂價演算法是否適用水平契約當然違法原則，或構成當然違法原則之例外；二、認定 Uber 訂價演算法得否適用快速審查分析；三、於合理原則審查下，認定 Uber 之訂價演算法是否對相關市場造成不利競爭之效果。

## 第一節 優步公司訂價演算法適用契約當然違法原則所涉之 爭議

一般而言，凡涉及水平契約者，由於其對特定市場造成限制貿易效果之可能性極高，且其多半不具任何有益競爭之重大效益<sup>366</sup>，故美國實務法院將之歸類為契約當然違法。惟案例法上，最高法院於競爭者間涉及價格聯合之案件中，仍存其適用上之例外。

本文發現，於探討 Uber 訂價演算法究否適用契約當然違法原則時，可能延伸之爭議有二，包含：一、Uber 訂價演算法是否構成契約當然違法之例外；二、於輔助原則之分析下，是否為合理促進合法契約目的所必須。分述如下。

### 第一項 優步公司訂價演算法是否構成水平契約當然違法之例外

為分析 Uber 訂價演算法是否構成契約當然違法之例外，本段擬先爬梳並簡

---

<sup>366</sup> 劉孔中，參前註142，頁43。

介案例法上相關實務案例之認定依據，並歸納之，作為就 Uber 訂價演算法是否構成契約當然違法例外之正反面論者可能援引之理由。

## 一、 優步駕駛間之水平契約得適用契約當然違法之例外

針對 Uber 駕駛間是否構成契約當然違法之疑義，Uber 可能主張，縱水平價格聯合契約大多構成契約當然違法，惟於競爭者間涉及價格聯合之案件中，美國案例法上仍有認定不構成當然違法之前例。

於 NCAA 案中，法院雖認定 NCAA 成立水平價格聯合契約，然而卻不構成當然違法<sup>367</sup>。法院強調系爭契約內容尚包含某些形式之水平合作，且由於「所涉及產業中若為販售該產品，必須有水平之競爭限制」<sup>368</sup>，故不構成當然違法。因此，本文認為 Uber 可能主張，縱認定 Uber 駕駛間之水平契約成立，惟由於系爭契約係為了 Uber 提供共享平台載客服務所必須，故不構成契約當然違法。另外，於 BMI 案中，本案法院提到美國作曲家、作家和發行商協會（American Society of Composers, Authors and Publishers, ASCAP）確為其概括授權（blanket license）制定統一之訂價，但概括授權之性質與個別版權授權者所能核發之權利性質相當不同，並非所有概括授權契約皆為休曼法下競爭者間之水平契約<sup>369</sup>。況且，法院認為，此契約中之價格聯合僅限於其字面意涵（literal sense），契約中既未載明個別版權授權者不得於其他市場中單獨販售之規範，亦未利用該概括授權試圖掩飾系爭市場價格聯合之情形。因此，系爭契約並不構成契約當然違法<sup>370</sup>。由此判決結果可知，本案法院採限縮解釋，僅於價格聯合契約確實影響個別販售者之販售價格時，始構成當然違法<sup>371</sup>。

<sup>367</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 909.

<sup>368</sup> *Id.* at 909-910.

<sup>369</sup> *Id.* at 892.

<sup>370</sup> *Id.* at 892 & 910.

<sup>371</sup> *Id.* at 910.

據此，本文認為 Uber 可能主張其與駕駛之關係亦類似概括授權契約，亦由 Uber 統一制定相關計費標準。此外，由 Uber 與駕駛之服務條款可知，Uber 並未限制駕駛除了 Uber 以外之其他載客行為，於現況下亦有許多 Uber 駕駛同時經營計程車業務或其他共享車輛平台之載客服務，且 Uber 之訂價並不影響既有計程車或其他車輛服務平台之價格。綜上，Uber 得主張其駕駛間之水平契約得適用契約當然違法之例外。

## 二、 優步駕駛之水平契約不適用契約當然違法原則之例外

相反地，持反對意見者則主張，Uber 固然藉其新型之共享經濟商業模式，引入新的供應商進入市場，提供了 Uber 駕駛過去未曾出現之載客服務型態，更因而大幅增加市場之生產力，對傳統計程業者帶來刺激，確實造成市場之降價壓力<sup>372</sup>；然而，若就此肯認 Uber 創造了其他個別駕駛無法獨自提供之服務，仍言之過早。因為載客服務之本質與型態並不因 Uber 之出現，而有任何改變，換言之，Uber 仍是承襲舊有之型態，由個別駕駛提供一段路程之載客服務<sup>373</sup>。又退步言之，縱肯認 Uber 提供之媒合服務屬新興之服務型態，惟若無個別駕駛提供個別之單一服務，Uber 將無法提供媒合服務；相反地，若無 Uber 提供媒合服務，現況下駕駛仍有其他途徑使其得以提供載客服務<sup>374</sup>。綜上，Uber 駕駛之水平契約仍屬契約當然違法。

另針對 Uber 可能援引 *BMI* 案，主張其與駕駛之關係亦類似概括授權契約，且其並不影響其他計程車或車輛服務平台之價格，故屬契約當然違法之例外等論述，持反對論者可能主張，因為 Uber 和 *BMI* 案不同，Uber 用戶並未以單筆價錢向一群 Uber 駕駛購買無限乘車次數；Uber 駕駛間亦未合作共同推出概括販售之

---

<sup>372</sup> *Id.* at 911.

<sup>373</sup> *Id.*

<sup>374</sup> *Id.*

載客服務。換言之，由於每一載客服務皆係由單一駕駛提供給單一乘客<sup>375</sup>，故 Uber 不得援引 *BMI* 案主張駕駛間之水平契約得適用當然違法原則之例外。綜上理由應認 Uber 個別駕駛間成立之水平契約不得適用當然違法原則之例外。

## 第二項 優步公司之訂價演算法是否為合理促進合法契約目的所必須

於契約當然違法之審查下，美國實務法院提出一「輔助原則」作為分析方法，即依個案分析系爭不合理貿易限制是否具合理促進合法契約之目的，詳述如下。

### 一、 輔助原則概述

*U.S. v. Addyston Pipe & Steel Co.* 案中，上訴法院法官 William Howard Taft 提出一輔助原則作為契約當然違法之分析方法，即將合理要件併入休曼法第 1 條分析<sup>376</sup>。該法官主張，若可合理促進合法契約之目的，則該貿易限制與價格聯合行為為合法。舉例而言，若該契約係為了合理促進銷售，而非競爭，則為合法契約。反之，若無法促進其他合法契約，則該貿易限制與價格聯合行為則屬非法<sup>377</sup>。

無獨有偶地，前述之 *BMI* 案亦適用該輔助原則，由於個別版權授權者同意共同創造一概括授權型式，而系爭訂價契約僅就此一新形態之產品進行訂價，因此，此訂價契約之目的係為將概括授權型式引進市場，故屬合理促進合法契約之目的<sup>378</sup>。

### 二、 優步公司之訂價演算法是否具合理促進合法契約之目的

由於 Uber 契約涉及之內容廣泛，本文認為應就條款性質分別論之。首先，Uber 與其駕駛之條款中關於責任保險條款、駕駛紀錄、車況要求，以及付款方

---

<sup>375</sup> *Id.*

<sup>376</sup> *Id.*

<sup>377</sup> *Id.* at 912.

<sup>378</sup> *Id.* at 912-913.

式等條款，屬為媒合駕駛與乘客，合理促進合法契約之目的<sup>379</sup>，並無疑問。然而，較難判定者為系爭條款中，規定訂價須依 Uber 訂價演算法訂定之部分。因此，本文擬進一步探討 Uber 訂價演算法之目的是否屬合理促進 Uber 提供媒合服務之目的。

### （一）優步公司之訂價演算法具合理促進合法契約目的之理由

細探前述之 *BMI* 案，個案中若無此一訂價契約，則無法達成販售該版權庫之目的，但 Airbnb 與 Uber 等共享經濟平台之情形並非如此<sup>380</sup>。假設，若 Airbnb 定有訂價契約，規範不動產所有人之租賃價格，則系爭訂價契約之目的顯非屬合理促進 Airbnb 提供媒合服務之目的<sup>381</sup>，此係因為使用 Airbnb 之承租人通常早在數天前、數周前，甚至數月前就已完成預訂，所以承租人有足夠之時間在完成預定前考慮若干因素，如地點、不動產型態、大小、設施，以及價錢，最終，承租人仍得在各項需求要件下選擇理想之不動產<sup>382</sup>。因此，在 Airbnb 定有訂價契約之假設下，其訂價契約將無法合理促進 Airbnb 提供媒合服務。

然而，Uber 與 Airbnb 之交易形式具明顯差異。首先，Uber 提供之載客服務較 Airbnb 而言，較具同質性，因為於所有載客服務中，皆為相同之指定載客地點與指定目的地<sup>383</sup>。此外，就交易考慮時間而言，Uber 之乘客預定行程時間與其乘車時間往往較為接近，不像 Airbnb 之承租人具有較長之考慮時間<sup>384</sup>。最後，與 Airbnb 相比，Uber 之預定流程相當快速<sup>385</sup>。綜上，由於 Uber 快速之交易形式係為提供快速媒合服務<sup>386</sup>，故應認定 Uber 之訂價演算法具備合理促進合理契約之目的。

---

<sup>379</sup> *Id.* at 912.

<sup>380</sup> *Id.* at 912-913.

<sup>381</sup> *Id.* at 913.

<sup>382</sup> *Id.*

<sup>383</sup> *Id.*

<sup>384</sup> *Id.*

<sup>385</sup> *Id.*

<sup>386</sup> *Id.*

## （二）優步公司之訂價演算法不具合理促進合法契約目的之理由

有論者認為，雖然消除駕駛間之價格競爭將有助於提升 Uber 之媒合速度，然而，收取相同價格並非提升媒合速度之唯一方式<sup>387</sup>。回歸市場機制，由個別乘客向個別駕駛議價，雖較有利於市場競爭，但將導致議價流程變得繁複、冗長；惟權衡之下，若將 Uber 訂價演算法修改為僅設定基礎價格，駕駛可事先決定是否要提高或降低該基礎價格，該議價流程也將簡單、便捷許多<sup>388</sup>。因此，現行 Uber 訂價演算法非屬合理促進 Uber 提供媒合服務之方式，故系爭價格聯合契約可能被法院認定為契約當然違法<sup>389</sup>。

## 三、小結

本文於探討 Uber 之訂價演算法是否構成契約當然違法或得適用其例外，並分析 Uber 訂價演算法可否作為合理促進 Uber 提供媒合服務之方式後，由於 Uber 屬新興之商業模式，且美國實務上近來有限縮適用契約當然違法原則之趨勢，因此，本文認為法院於審查時可能放寬標準，故有必要繼續探討 Uber 於快速審查分析下，是否對相關市場造成反競爭之效果。

## 第二節 優步案得否適用快速審查分析

快速審查分析適用於檢驗「高度反競爭懷疑」或「表面反競爭」之行為<sup>390</sup>，適用於理應適用當然違法原則之案例<sup>391</sup>，因此，若原告得舉證證明限制行為之存在，法院即推定該限制行為造成反競爭之效果<sup>392</sup>。而後，被告得舉證證明其限制

---

<sup>387</sup> *Id.* at 914.

<sup>388</sup> *Id.*

<sup>389</sup> *Id.*

<sup>390</sup> 邱淑芬，知識經濟時代公平交易法對競爭者間合作聯盟之規範，行政院公平交易委員會計畫，2003年3月22日，頁14，網址：<http://open.nat.gov.tw>（最後瀏覽日：2018年4月20日）。

<sup>391</sup> Daniel L. Rubinfeld, *supra* note 100, at 555.

<sup>392</sup> 邱淑芬，參前註390。

行為具有正當性理由。若被告無法提出任何合法之正當理由，則反競爭效果之推定成立<sup>393</sup>，因此，本文認為，相較於合理原則審查，於快速審查分析下，可減輕原告之舉證責任。反之，若被告得舉證證明該限制行為有其正當理由，則本案回歸合理原則審查流程<sup>394</sup>，即原告先就反競爭效果盡相當舉證責任，而後，舉證責任移轉至被告，由被告舉證其可能之促進競爭效果作為其正當化之理由，最後，若被告能舉證其確能促進競爭，則舉證責任再次移轉至原告，由原告證明系爭行為所造成之反競爭效果大於其促進競爭之效果。相關分析流程請參下圖。

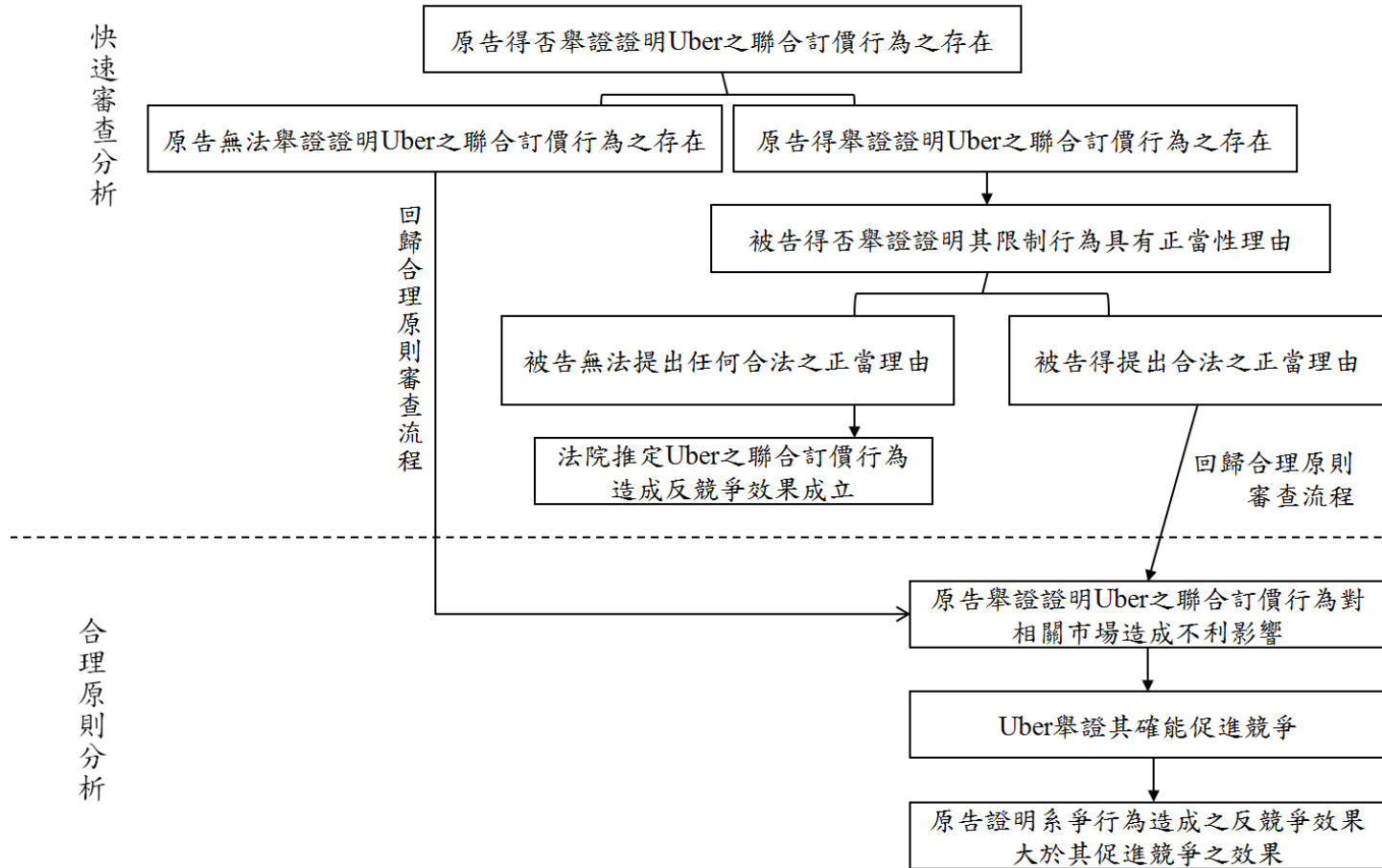
---

<sup>393</sup> 邱淑芬，同上註。

<sup>394</sup> 邱淑芬，同上註。



圖 5 Uber 價格聯合行為是否構成不合理貿易限制之審查流程



資料來源：本研究整理

## 一、 簡介適用快速審查分析之實務案件

美國實務中有三個案例為法院採用快速審查分析作為個案中合理原則審查之前提審理方式<sup>395</sup>。首先，於 *Nat'l Soc. of Prof'l Engineers v. United States* 案中，被告機構採用一禁止會員競價之規定，法院認定由於此一契約影響價格，故認定原告已就該契約之潛在反競爭效果盡其舉證責任<sup>396</sup>。其次，於 *NCAA* 案中，本案法院認定，系爭契約就競爭效果而言，具充足、潛在之反競爭效果，故被告須進一步舉證提供正當化之理由<sup>397</sup>。最後，於 *F.T.C. v. Ind. Fed'n of Dentists* 案中，被告印地安納州牙醫協會公布一禁令禁止其會員提供病患申請理賠所需之 X 光片予保險公司，本案法院亦未經深入分析即判定系爭契約具潛在反競爭之效果<sup>398</sup>。

## 二、 優步公司得否適用快速審查分析

針對 Uber 案是否適用快速審查分析之疑義，本文持肯定見解。本文認為，雖然 *Meyer v. Kalanick* 案仍處訴訟程序之初步階段，法院尚未形成判決，故承審法院是否將採用快速審查原則尚未明確。惟針對本案原告主張經快速審查分析與合理審查原則可推斷 Travis Kalanick 與 Uber 違反休曼法第 1 條之規定云云，法院駁回被告駁回原告之訴之請求，而肯認基於原告關於法律理論與相對事實之指控，足以作為提起垂直共謀理論之理由<sup>399</sup>。本文認為，由於法院並未於動議中否定原告之主張，故承審法院於未來進行審理時，仍可能採取快速審查分析。

---

<sup>395</sup> 惟並非所有適用合理審查原則之案件皆可適用快速審查分析。舉例而言，於 *California Dental Association v. F.T.C.* 案中，加州牙醫協會（California Dental Association）針對牙醫師不實廣告規範一系列規定，然此系列規定卻包含禁止廣告價格低廉、全面折扣，以及因品質問題進行索賠（quality claims）。本案因原告並未就可能造成之潛在反競爭效果盡充分之舉證責任，故舉證責任並未移轉至被告。參考：Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 895-896.

<sup>396</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 895.

<sup>397</sup> *Id.*

<sup>398</sup> *Id.*

<sup>399</sup> 15 Civ. 9796 Opinion and order, *supra* note 158, at 19.

### 第三節 合理原則審查

美國實務上，合理審查原則主要係針對契約潛在之促進競爭及不利競爭效果進行分析，以綜合審酌認定系爭限制是否構成不合理之貿易限制。據此，本節擬先就合理原則審查之意涵與實務案例中之舉證責任分配進行概述，而後再提出 Uber 對相關市場可能造成之促進競爭與不利競爭之效果。

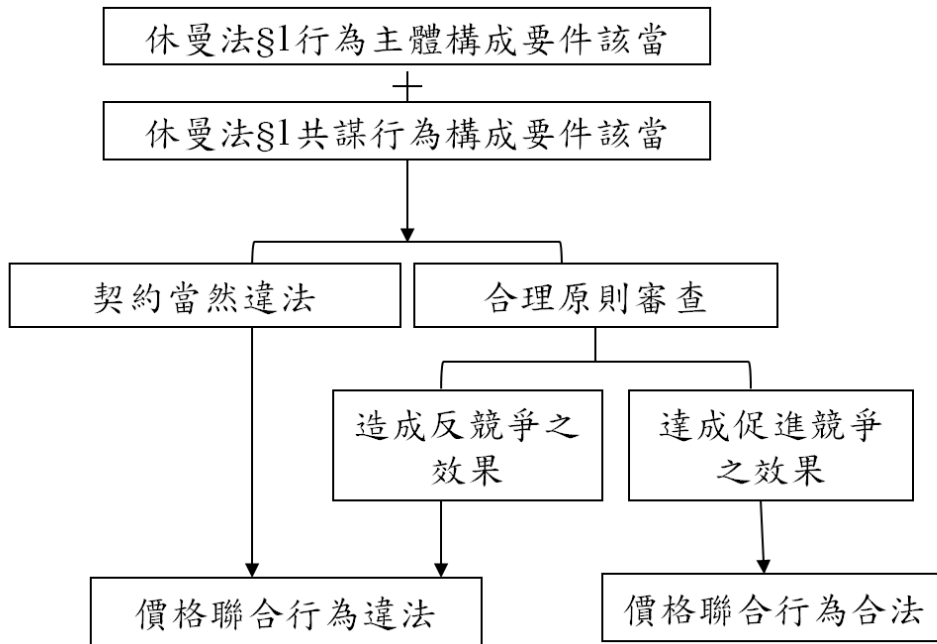
#### 一、合理原則審查之意涵與實務審查流程

合理原則審查係美國法院為了判定個案中是否構成休曼法第 1 條規定中「不合理之貿易限制」，所發展出來之理論。合理原則係要求法院於個案適用時，應針對契約潛在之促進競爭及反競爭之效果進行分析，以綜合審酌認定是否造成不合理貿易限制<sup>400</sup>。換言之，縱 Uber 符合休曼法第 1 條價格聯合行為之其他構成要件，然若經合理原則審查認定 Uber 之價格聯合行為確能促進競爭，而未造成不合理之貿易限制，則將認定 Uber 之價格聯合行為為合法（詳參上圖）。

---

<sup>400</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 894-895.

圖 6 合理原則之審查流程



資料來源：本研究整理

合理原則審查係針對契約潛在之促進競爭及反競爭效果進行分析。此種不依型態分類之審查方式雖可免除法院界定非法行為樣態所遇之困難，然在檢驗促進競爭及反競爭效果時，仍涉及不同訴訟階段之舉證責任分配問題。

歸納美國實務，個案中適用合理審查原則時，原告應先就反競爭效果盡相當舉證責任，而後，舉證責任移轉至被告，被告須進一步舉證其可能之促進競爭效果，以作為正當化之理由<sup>401</sup>。接著，若被告能舉證其確能促進競爭，則舉證責任再次移轉至原告，由原告證明系爭行為造成之反競爭效果大於其促進競爭之效果。

## 二、優步公司之訂價演算法是否對相關市場造成不利影響

美國實務於個案中認定是否對相關市場造成不利影響時，主要分為二部分之

<sup>401</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 895.

探討，包含「相關市場之界定」與「對市場造成不利影響」。而依據 *Meyer v. Kalanick* 案之法院判決，於合理原則審查下，原告須舉證系爭行為於相關市場之競爭造成不利影響，即包含使用替代率（the interchangeability of the use）與需求交叉彈性（the cross-elasticity of demand）之分析<sup>402</sup>。惟由於該訴訟仍屬訴訟程序之初步階段，仍未有相關經濟數據公布，故本文僅先彙整既有之判決內容，就原、被告可能提出之立場進行概括性論述。

### （一）優步公司訂價演算法對相關市場具不利競爭效果之理由

本段之討論將區分「相關市場之界定」及「對市場造成不利影響」，依序論之。首先，就相關市場之界定而言，主張 Uber 訂價演算法對相關市場造成不利影響者可能主張，由於 Uber 應用程式提供乘客的行車路線追蹤、乘客不必攜帶現金或信用卡、乘客可對司機進行星等評分，以及上車前可查看司機的個人訊息<sup>403</sup>等特性，與傳統計程車業者不同，故傳統計程車服務並非 Uber 之合理替代服務。況且，Uber 亦自稱計程車並非其共享車輛服務之競爭者<sup>404</sup>。而另一方面而言，由於傳統租賃車代駕服務須事前預訂時間與地點，故傳統租賃車代駕服務亦非 Uber 之合理替代服務<sup>405</sup>。綜上，有論者認為應將相關市場定義為「因手機應用程式產生之共享車輛服務市場」。而在美國，因手機應用程式產生之共享車輛服務市場中，Uber 約佔有 8 成之市佔率、Lyft 佔有約 2 成市佔率；而規模第三大之公司 Sidecar 於 2015 年年底退出市場<sup>406</sup>，此即可見 Uber 之訂價演算法已對相關市場造成不利競爭之影響。

另外，針對「對市場造成不利影響」之要件而言，主張 Uber 訂價演算法對相關市場確實造成不利影響者，可能援引 *Nat'l Soc. of Prof'l Engineers v. United*

---

<sup>402</sup> 15 Civ. 9796 Opinion and order, *supra* note 158, at 19.

<sup>403</sup> *Id.* at 19-20.

<sup>404</sup> *Id.* at 20.

<sup>405</sup> *Id.*

<sup>406</sup> *Id.*

*States* 案、*F.T.C. v. Indiana Fed'n of Dentists* 案，以及 *NCAA* 案判決中，最高法院之認定標準，即於此 3 案例中，最高法院皆採較寬鬆之標準，快速認定三案之原告已達成其初步舉證責任（initial burden），法院即快速總結被告之行為已足以造成反競爭之效果（sufficiently likely to be anticompetitive），故舉證責任倒置，由被告提出其促進競爭效果，以作為合理化理由<sup>407</sup>。

## （二）優步公司訂價演算法對相關市場具潛在促進競爭效果之理由

本文認為，若將受 Uber 訂價演算法影響之市場界定為「因手機應用程式產生之共享車輛服務市場」，其判決結果可能將不利於 Uber。然而，若為求勝訴判決，Uber 應於訴訟策略之運用上主張相關市場包含主張計程車業、租賃車業，且計程車業、租賃車業皆為 Uber 之合理替代服務。於此主張下，由於涵蓋之市場範圍較廣，可能致使原告證明 Uber 構成「相關市場之不利影響」越發困難，若原告無法順利達成其初步舉證責任，則可能因而敗訴。然而，Uber 此一主張可能與其一再對外強調之論述相矛盾，意即 Uber 基於其商業模式，對外主張其僅為一中立平台業者，並非運輸公司，故不適用於行政法規中對於既有計程車業者與租賃車業者之管制等論述。介於兩難下，Uber 於爭訟中究應如何界定相關市場，值得吾等關注。

更進一步而言，美國案例法上強調，被告並非僅需舉證說明促進競爭效果之可能性（possibility），而應進一步建立促進競爭效果與訂價契約間之因果關聯性（casual nexus）<sup>408</sup>。而於許多案件中，被告要證明其間之因果關聯性係相當困難的<sup>409</sup>。舉例而言，於 *Nat'l Soc. of Prof'l Engineers v. United States* 案中，被告試圖以會員競價將導致工程師品質低落作為其正當化理由，然遭法院駁回之。法院認定被告應舉證競爭將導致不良後果，而非舉證該契約將強化競爭，換言之，原告

<sup>407</sup> Mark Anderson & Max Huffman, *supra* note 25, at 915.

<sup>408</sup> *Id.* at 915-916.

<sup>409</sup> *Id.* at 896.

不得以「競爭本身即不合理」作為其論證前提<sup>410</sup>。此外，*F.T.C. v. Ind. Fed'n of Dentists* 案中法院亦援引 *Nat'l Soc. of Prof'l Engineers v. United States* 案之判決，認定被告不應針對競爭之概念進行論述攻防，而係應就該契約如何進一步影響競爭做論述<sup>411</sup>。最後，於 *NCAA* 案中，被告 *NCAA* 主張其限制電視播映之足球比賽數量，係為了確保球賽現場之售票數量<sup>412</sup>。然而法院駁回被告之主張，認定此一促進競爭之效果與 *NCAA* 關於其電視播映之限制間，欠缺合理關聯性<sup>413</sup>。換言之，法院認定被告之論述係奠基於若無此數量限制，現場售票將無法與電視轉播相競爭之大前提上<sup>414</sup>。綜上可知，Uber 於訴訟中將應如何舉證，以建立促進競爭效果與訂價契約間具因果之關聯性，為下一層次之重要議題，值得後續關注。

### （三）本文評析

Uber 藉由其共享車輛服務平台之型態，得促使以往閒置之人力資源與車輛投入市場，此外，又因其獨特之高峰動態訂價法，將提高駕駛於尖峰時段中提供載客服務之誘因，將有助於調節市場機制與促進競爭，故具有促進競爭之效果。另外，觀察各國菁英優步之費率多較傳統之計程車費率低廉，而由此市場價格之差異，亦可推論 Uber 之訂價演算法具有促進競爭之效果。其理由在於，較低廉之費率正是因為市場之服務提供者數量增加，而在供給量增加、需求量不變之情況下，自由市場競爭機制將自然而然地使價格下降。而在價格降低後，將率先淘汰一群成本不堪負荷之駕駛；其他駕駛為免成本不堪負荷，將會積極尋求其他措施以降低成本（如：積極開發新通路或採併購等形式），或轉而針對具有發展潛力之利基市場，提供不同於一般載客業者之特殊服務。無論降低成本或提供異於

---

<sup>410</sup> *Id.* at 896-897.

<sup>411</sup> *Id.* at 897.

<sup>412</sup> *Id.*

<sup>413</sup> *Id.* at 897, 916.

<sup>414</sup> *Id.*

現有業者之特殊服務，皆能使相關市場更加競爭；而競爭將使價格下降、服務提升，故亦能大幅增加消費者之福祉。

本文認為，由於在既有之行政管制下，提供載客服務業別之進入壁壘較高，故該市場不利於產業之後進者市場進入。因此，Uber 憑藉其特殊之商業模式和訂價演算法，與其以小博大之策略，利用藉由平台之設置（包含：服務條款、程式設定，與大數據分析所伴隨之優勢），得大幅增加市場交易之效率。此外，由於 Uber 之服務條款載明其駕駛並非受僱人，而係獨立承攬人，可見 Uber 未具備其獨自之勞動要素；且車輛為駕駛之所有，Uber 亦未具備資本之所有權。因此，Uber 能將其營運成本最小化，即利用最少之資源，創造其競爭優勢，以潛在破壞市場秩序之形式，克服既有管制下市場進入之劣勢，進而促使市場更加競爭。綜上，本文認為雖然 Uber 之訂價演算法究否構成不法價格聯合行為，實務上仍未有定見，惟因具有明顯促進競爭之效果，故不構成不合理之貿易限制。



## 第七章 優步公司訂價演算法於我國公平法下之潛在 爭議

Uber 自進入我國市場起，即引起不少爭議，伴隨日益增高之罰鍰與勒令停業之處分，Uber 於 2017 年 4 月宣布更新其商業模式。而雖然 Uber 改採新型商業模式後，其違法情狀顯較以往有相當程度之改善，惟本文認為仍有必要進一步探討 Uber 在台之經營模式是否涉及公平交易法（下簡稱「公平法」）下價格聯合行為之違反。因此，本文將先介紹公平法關於價格聯合行為之相關規定，接著再釐清 Uber 於我國之爭議與經營現況，最後再指出 Uber 訂價演算法於我國公平法聯合行為規範適用時，可能產生之爭議。

### 第一節 優步公司於我國之管理爭議與經營現況

Uber 於 2013 年 7 月進入我國市場，並依序推出尊榮優步與菁英優步等載客服務，其於我國舊有之經營型態與美國相同，可參閱前章節中關於 Uber 商業模式之介紹，茲不贅述。

Uber 於我國設立之台灣宇博數位股份服務有限公司（下簡稱「宇博公司」），係由 Uber 荷蘭總部授權營運，其營業登記為資料處理服務業、電子資訊供應服務業，及第三方支付服務業等行業類別<sup>415</sup>。惟 Uber 舊有之經營型態於我國現行法規範下產生不少衝突，引起各界爭議，敘述如下。

---

<sup>415</sup> 甘琳、王立達，「共享經濟有問題？—探討 Uber 所面臨之競爭法挑戰」，月旦法學雜誌，270 期，頁 187，188（2017 年）。

## 第一項 行政管理爭議

為保障公眾之權益，公共運輸業於我國屬國家管制事業<sup>416</sup>。換言之，Uber 應向主管機關登記為汽車運輸業，或計程車客運服務業，始符合我國法規規範<sup>417</sup>。惟誠如前述，Uber 於我國係登記為資料處理服務業、電子資訊供應服務業，及第三方支付服務業等，而經交通部認定，Uber 從事計程車載客屬於違規營業行為<sup>418</sup>。經濟部認定 Uber 媒合車輛提供載客服務，實已屬經營計程車業務，並不在其所登記之營業範圍內。因此，無論駕駛是否領有職業駕駛執照，亦不論駕駛究以自行承租車輛或藉由小客車租賃業雇用駕駛人之形式加入 Uber，均屬未經核准經營汽車運輸業之違規行為<sup>419</sup>。

另依公路法第 34 條規定，小客車租賃業係以小客車租與他人自行使用為營業者，若係依規定因應租車人租車需求由租賃業者負責代僱駕駛之情形，租車人與租賃業者仍須以租車契約或出租單存在為前提。因此，若小客車租賃業者並非提供租車服務，而是藉由其僱用駕駛人之形式加入 Uber 從事載客服務，係已違反汽車運輸業管理規則第 100 條關於小客車租賃業不得將供租賃車輛「外駛」且「個別攬載旅客」之規定<sup>420</sup>。

宇博公司於我國以資訊服務業之姿，所繳納之稅賦僅針對荷蘭總部委託該公司於我國行銷所產生之收入，並不包含乘客之車資<sup>421</sup>。惟誠如前述，交通部認定 Uber 係屬汽車運輸業或計程車客運服務業，理應比照一般計程車業者，就車資

---

<sup>416</sup> 同上註。

<sup>417</sup> 同上註。

<sup>418</sup> 交通新聞稿，「駕駛租賃車輛加入 Uber 從事計程車載客屬違規營業行為」，中華民國交通部，2017 年 1 月 16 日，網址：

[https://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=14&parentpath=0,2&mcustomize=news\\_view.jsp&dataserno=201701160001&toolsflag=Y](https://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=14&parentpath=0,2&mcustomize=news_view.jsp&dataserno=201701160001&toolsflag=Y)（最後瀏覽日：2018 年 3 月 20 日）。

<sup>419</sup> 同上註。

<sup>420</sup> 同上註。

<sup>421</sup> 甘琳、王立達，前揭註 415，頁 189。

收入全額繳納營業稅及營業事業所得稅<sup>422</sup>。財政部亦認同此見解，認定宇博提供之服務及交易流程整體皆於台灣發生，即屬在我國經營，並非跨境電子商務之經營型態，故應就在我國所收取之車資全額繳納營業稅及營業事業所得稅<sup>423</sup>。

## 第二項 優步公司於我國之新型經營模式介紹

隨著 Uber 在台經營之爭議持續延燒，其罰款金額日益增高。根據交通部公路總局統計，在公路法修法前，該局總計裁罰違規 513 件，達 7325 萬元，宇博公司已繳 5970 萬元，未繳 1355 萬元，未繳部分正陸續送強制執行<sup>424</sup>；另，針對關於載客收入漏繳之營業稅，財政部國稅局認定，於 2013 年 9 月 1 日起到 2015 年 8 月 31 日、及自 2015 年 9 月 1 日起到 2016 年 6 月 30 日為止，宇博公司從事運輸服務業，共漏報 10 億 4 千多萬元營業額，除核定須補徵 5249 萬 7 千多元外，另須依漏稅額的 1.5 倍，處以 7800 多萬元罰鍰，共 1 億 3124 萬元<sup>425</sup>。2017 年 2 月交通部更開出 22 張處分書，重罰宇博公司及其駕駛 2 億 3210 萬元之罰鍰，並勒令歇業。Uber 於我國總計罰鍰高達 12 億 1 千萬元，而後，Uber 隨即宣布暫停服務<sup>426</sup>。

2017 年 4 月，Uber 宣布更新其商業模式，改與多家租賃車業者合作<sup>427</sup>，駕駛之納保、納管、納稅問題，皆改由租賃車業者負責。其經營模式上更新部分有二：一、原有之菁英優步與尊榮優步改為代僱駕駛之形式，並將預估報價改為即

---

<sup>422</sup> 同上註。

<sup>423</sup> 新聞傳播處，「Uber 在台營運爭議之說明」，中華民國行政院，2016 年 12 月 27 日，網址：[https://www.ey.gov.tw/News\\_Content.aspx?n=988331D17EE0988D&sms=E345784787FB65AD&s=005B34C91CBF7E0E](https://www.ey.gov.tw/News_Content.aspx?n=988331D17EE0988D&sms=E345784787FB65AD&s=005B34C91CBF7E0E)（最後瀏覽日：2018 年 3 月 20 日）。

<sup>424</sup> 戴安璋，「Uber 違規罰鍰累計 11 億餘元僅繳 5970 萬元」，蘋果日報，2017 年 7 月 12 日，網址：<https://tw.appledaily.com/new/realtime/20170712/1159594/>（最後瀏覽日：2018 年 3 月 20 日）。

<sup>425</sup> 「恐面臨高達 11 億台幣罰款，Uber 宣布暫停在台叫車服務」，端傳媒，2017 年 2 月 3 日，網址：<https://theinitium.com/article/20170202-dailynews-taiwan-uber-suspend-service/>（最後瀏覽日：2018 年 3 月 20 日）。

<sup>426</sup> 「政府狠罰 12 億 勒令歇業 UBER 2 月 10 日起停駛」，前揭註 424。

<sup>427</sup> 「Uber 改單趟報價 不同租賃業者價錢差很大」，自由時報，2017 年 4 月 13 日，網址：<http://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/2035210>（最後瀏覽日：2018 年 3 月 20 日）。

時報價，於預約搭乘時預收款項<sup>428</sup>。二、推出「UberTAXI」，車資計算係根據各城市計程車收費標準，透過計程車內跳表計算<sup>429</sup>。此外，Uber 亦於 2017 年 7 月以「Uber B.V.」名義向台北國稅局完成跨境電商稅籍登記<sup>430</sup>。然而，自 2017 年 4 月至同年 7 月間，因逃漏稅未依車資開發票給乘客，以及汽車出租單等未符合汽車運輸業管理規則規定等，遭舉發 56 件違規<sup>431</sup>，與 Uber 合作之租賃車業者遭交通部公路局裁罰 46 萬 8000 元<sup>432</sup>。綜上可見，Uber 推出新型商業模式後，其違法情狀雖較以往而言有很大程度之改善，惟新型之經營模式仍採隨時叫車，以及短途載客、短途計費之形式，仍與計程車業者雷同<sup>433</sup>，故仍具爭議。有論者質疑，租賃車業者應採小時計費，即若運送時間低於 1 小時，無論路程多短，皆應以 1 小時計之，而不應採行類似計程車之里程計費，否則可能有違法經營計程車業務之虞<sup>434</sup>。此外，本文將續而探討 Uber 於我國現行之經營模式下，是否有違反我國公平法關於價格聯合行為之規定。

## 第二節 優步公司價格演算法與公平法聯合行為規範合致性之潛在爭議分析

檢視 2017 年 4 月後 Uber 於我國所推行之商業模式，針對新推出之 UberTAXI 服務，由於其訂價演算法係根據各城市計程車收費標準，故本文認為並無構成價

<sup>428</sup> 「行程費用是如何計算的？」，UBER，網址：

[https://help.uber.com/zh\\_TW/h/d2d43bbc-f4bb-4882-b8bb-4bd8acf03a9d](https://help.uber.com/zh_TW/h/d2d43bbc-f4bb-4882-b8bb-4bd8acf03a9d)（最後瀏覽日：2018 年 3 月 20 日）。

<sup>429</sup> 同上註。

<sup>430</sup> 「Uber 完成登記 國稅局續追稅」，自由時報，2017 年 7 月 6 日，網址：

<http://news.ltn.com.tw/news/business/paper/1116437>（最後瀏覽日：2018 年 3 月 20 日）。

<sup>431</sup> 李姿慧，「新 UBER 與租賃車合作仍遭罰 上周開出首批 41 張罰單」，蘋果日報，2017 年 7 月 4 日，網址：<https://tw.appledaily.com/new/realtime/20170704/1153834/>（最後瀏覽日：2018 年 3 月 20 日）。

<sup>432</sup> 「政府狠罰 12 億 勒令歇業 UBER 2 月 10 日起停駛」，前揭註 424。

<sup>433</sup> 甘琳、王立達，前揭註 415，頁 191。

<sup>434</sup> 李姿慧，「質疑新 UBER 違法 計程車公會集資百萬元檢舉違法」，蘋果日報，2017 年 4 月 20 日，網址：<https://tw.appledaily.com/new/realtime/20170420/1102069/>（最後瀏覽日：2018 年 3 月 20 日）。王承中、陳葦庭，「計程車業者指 Uber 違法 交通部：嚴格稽查」，中央通訊社，2017 年 11 月 24 日，網址：<http://www.cna.com.tw/news/aip/201711240280-1.aspx>（最後瀏覽日：2018 年 3 月 20 日）。

格聯合行為之虞。反之，舊有之菁英優步與尊榮優步雖改為代僱駕駛之形式，惟在訂價上，影響費率之相關變動因素仍包含(但不限於)上下車地點、交通狀況、當時的需求，與代僱駕駛服務時間等<sup>435</sup>。由此可見，Uber 新推出之代僱駕駛形式仍審酌乘車當時之需求而變動其費率，即仍沿用舊有之高峰動態訂價法，故本文認為有必要進一步分析是否涉及我國公平法下價格聯合行為之違反。

## 第一項 我國與聯合行為相關之規範與實務認定標準

我國公平法第 14 條規定將聯合行為之禁止範圍侷限於複數事業於同一產銷階段之水平聯合行為<sup>436</sup>，而針對垂直聯合行為則採相對寬鬆之規範。依據公平法第 19 條、第 20 條規定，我國僅針對限制轉售價格、搭售、獨家交易、地域限制，與顧客限制等特定類型之垂直聯合行為進行管制。細探公平法關於垂直價格聯合行為之規定，僅於公平法第 19 條訂有垂直轉售價格禁止之規範<sup>437</sup>。綜上可知，認定 Uber 是否構成公平法上之水平或垂直聯合訂價行為之法律依據為公平法第 14 條與第 19 條規定。

本文比較我國公平法與美國休曼法第 1 條之規定，可發現主要之差異有 2：  
1、休曼法將聯合行為之類型區分為垂直與水平聯合行為等二類型，但公平法規範中並未有針對垂直聯合行為制定之規定，而僅訂有垂直轉售價格禁止之規範；  
2、休曼法採事後審查制，即由承審法院認定系爭個案應採行當然違法原則或合理原則檢驗，作為個案中判斷是否違法之分析模式，但公平法係採原則禁止，例

---

<sup>435</sup> 取得行程費用估算，UBER HELP，  
[https://help.uber.com/zh\\_TW/h/cc1efc16-df15-47f3-8057-61c2b75ea529](https://help.uber.com/zh_TW/h/cc1efc16-df15-47f3-8057-61c2b75ea529) (最後瀏覽日：2018 年 4 月 21 日)。

<sup>436</sup> 公平交易法，第 14 條第 1 項：「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。」

<sup>437</sup> 公平交易法，第 19 條第 1 項：「事業不得限制其交易相對人，就供給之商品轉售與第三人或第三人再轉售時之價格。但有正當理由者，不在此限。」

外許可之制度設計，即依據公平法第 15 條第 1 項但書之規定<sup>438</sup>，若有益於整體經濟與公共利益者，經申請主管機關許可者，則得為聯合行為。相關比較請參下表。

表 3 我國公平法與美國休曼法之比較

	我國公平法	美國休曼法
類型	沒有「垂直之聯合行為」概念	區分「垂直聯合行為」與「水平聯合行為」
違法判斷準則	採事前申請許可制 原則：禁止（公平法第 14 條） 例外：許可（公平法第 15 條）	採事後審查制

資料來源：本研究整理

我國公平法關於聯合行為之要件可分為 4，包含：1、聯合行為主體；2、聯合行為之合意；3、聯合行為之內容；4、聯合行為效果等要件<sup>439</sup>。首先，就聯合行為主體而言，由於我國公平法第 14 條明文規定須為具競爭關係之多數水平事業，故公平法下之聯合行為事業間須存在競爭關係始該當之，而事業則不論是否以營利為目的、是否為經登記之公司行號，或是否有固定之雇用人或固定執業場所，凡可為交易行為之主體者，皆可認定為公平法所稱之「事業」<sup>440</sup>。工會或行政機關於特定條件下可為交易行為之主體時，亦為公平法所稱之「事業」<sup>441</sup>。就聯合行為之合意而言，則不論明示或暗示、書面或口頭，僅須有意思聯絡即可，

<sup>438</sup> 公平交易法，第 15 條第 1 項：「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，經申請主管機關許可者，不在此限：一、為降低成本、改良品質或增進效率，而統一商品或服務之規格或型式。二、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、服務或市場。三、為促進事業合理經營，而分別作專業發展。四、為確保或促進輸出，而專就國外市場之競爭予以約定。五、為加強貿易效能，而就國外商品或服務之輸入採取共同行為。六、因經濟不景氣，致同一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。七、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。八、其他為促進產業發展、技術創新或經營效率所必要之共同行為。」

<sup>439</sup> 韓毓傑，「聯合行為之研究—以行政院公平交易委員會之實踐為中心」，育達學院學報，11 期，頁 157，163（2006 年）。

<sup>440</sup> 韓毓傑，同上註，頁 163-164。

<sup>441</sup> 例如工會於舉辦勞工教育（工會法新法第 5 條第 5 款）時，或行政機關從事私經濟行政行為時，皆屬公平法所稱之事業。參考：韓毓傑，同上註，頁 164。

亦不問有無法律拘束力，僅須事實上可使當事人共同為限制競爭之行為，即屬之<sup>442</sup>。其次，就聯合行為之內容而言，涉及之種類繁多，當中，針對價格聯合行為之態樣，除了事業單純合意提高價格之典型態樣外，亦實務案件包含藉由同業公會決議制定價目表、共同限制價格計算公式、補習班聯合招生並統一收費標準、頻道業者共同報價共同銷售頻道節目再拆帳均分等案例<sup>443</sup>。最後，就聯合行為效果而言，我國實務認定僅需客觀上具備可能發生限制競爭之效果者，即屬該當，毋庸考慮當事人間主觀上是否有限制競爭之共同目的<sup>444</sup>。為更瞭解 Uber 於我國實施之新型商業模式是否有違反聯合訂價行為之虞，本文下段將針對探討 Uber 訂價演算法與公平法之合致性時，可能引發之爭議作分析。

## 第二項 優步公司代僱駕駛形式所採用之訂價演算法於我國公平交易法下可能引發之潛在爭議

承前所述，雖然 Uber 已將其商業模式大幅修正，以符合我國相關之行政法規規定，然於其新推出之代僱駕駛形式下，其訂價演算法仍審酌當時之乘車需求而變動其費率，換言之，於 Uber 之新型商業模式下仍有部分形式沿用舊有之高峰動態訂價法，故本文擬接著探討 Uber 代僱駕駛形式所採用之訂價演算法，於我國公平法下可能引起之爭議。

### 一、於管制競合下，公平會得否介入管制

探析 Uber 之代僱駕駛形式是否違反公平法之價格聯合行為前，本文認為應先釐清 Uber 所屬之事業類別在既存運輸管理法下，是否有公平法之適用。抑或得基於「管轄競合」之理由，而免除公平會公平法之管制。公平法第 46 條之規

---

<sup>442</sup> 韓毓傑，前揭註 439，頁 165-166。

<sup>443</sup> 韓毓傑，前揭註 439，頁 168。

<sup>444</sup> 韓毓傑，前揭註 439，頁 171-174。

定：「事業關於競爭之行為，優先適用本法之規定。但其他法律另有規定且不牴觸本法立法意旨者，不在此限」。由此規範可知，於法律適用上，公平法為我國之競爭基本法，故公平法並不當然優於各種產業管制之法律<sup>445</sup>。因此，在與其他執法機關「管轄競合」之情況下，究否應介入特定事業管制，公平交易委員會（下簡稱「公平會」）具有相當之彈性<sup>446</sup>。此外，由於公平會於我國之角色定位除了較廣為人知之「執法者」角色外，亦包含「政策擬定者」<sup>447</sup>。因此，公平會或應扮演更積極之角色，就個案中既存之管制加以檢討，以判定該管制是否合理，並進一步透過管制之解除或調整來擴大市場規模，以消除市場進入障礙、活絡價格，進一步達到促進競爭之效果<sup>448</sup>。

本文認為由於 Uber 屬於新興之商業模式，而相比美國加州 2013 年通過新法，將共乘服務歸類 TNC 類別下，以及截至 2017 年 6 月為止，美國 48 州及哥倫比亞特區皆陸續針對 TNC 制定不同形式之管制規範<sup>449</sup>，我國至今尚未針對 Uber 等共享經濟平台制定相關規範，而現況下仍適用於既有之汽車運輸業監管規範<sup>450</sup>。惟誠如前述，本文認為公平會除了「執法者」角色外，亦應積極扮演「政策擬定者」，檢討以舊有之相關規範管制 Uber 是否合理，並進而探討是否有必要如美國各州般修正舊有之管制，以進一步達到促進競爭之效果。因此，本文持肯定見解，

<sup>445</sup> 蘇永欽，「自由化、解除管制與公平交易法」，月旦法學雜誌，22 期，頁 15，17（1997 年）。

<sup>446</sup> 有論者認為個案中公平會是否需介入，可參考美國實務運作，應視既存之產業管制是否已相當程度地納入了競爭政策觀點、管制對實質市場競爭影響之情形、管制本身的合目的性，以及公平會介入之成本效益等因素綜合考量之。參考：蘇永欽，同上註，頁 18。

<sup>447</sup> 蘇永欽，前揭註 445，頁 19。

<sup>448</sup> 同上註，頁 20。

<sup>449</sup> San Francisco County Transportation Authority, *The TNC Regulatory Landscape: An Overview of Current TNC Regulation in California and Across the Country*, at 10 (Dec., 2017).

<sup>450</sup> 相關規範包含：汽車運輸業屬特許行業（公路法第 2 條第 14 款）、營業用車輛應分類經營、分類申請籌備（公路法第 38 條、第 79 條第 5 款）、計程車客運業最低資本額以公司行號經營者新臺幣五百萬元以上、甲種小客車租賃業新臺幣五千萬元以上、乙種新臺幣五百萬元以上（汽車運輸業審核細則第 4 條第 3 項第 4、5 款）、計程車客運業以公司行號經營者應具備全新小客車三十輛以上、小客車租賃業甲種應具備全新小客車或小客貨兩用車合計一百輛以上、乙種應具備全新小客車或小客貨兩用車合計十輛以上（汽車運輸業審核細則第 4 條第 4 項第 4、5 款）、計程車客運服務業申請核准經營辦法（公路法第 56 條授權訂定），以及計程車服務業需經公路主管機關核准經營派遣業務並領得營業執照後始可辦理計程車共乘（計程車客運服務業申請核准經營辦法第 23 條之 1）。參考：沈怡伶，前揭註 12，頁 107，108（2016 年）。



認為於既存管制下公平會仍有介入管制之必要，惟 Uber 是否符合公平法之規範主體要件要求，仍有爭議，特別是 Uber 駕駛之定性為何，值得吾等探討之。因此，下節將著重 Uber 於我國商業模式修正前、後，於 Uber 駕駛之認定上可能導致之爭議。

## 二、優步於我國之新興經營模式下，其駕駛是否為公平法之規範主體

於探討 Uber 於我國是否違反公平法第 14 條與第 19 條規定，構成價格聯合行為前，本文認為應先認定 Uber 駕駛是否符合公平法第 2 條<sup>451</sup>之事業定義，意即，Uber 駕駛是否為公平法第 2 條第 3 款「提供商品或服務從事交易之人」。由於公平法之立法目的係為了維護市場之競爭秩序，因此該條款規範之對象須為能自主決定其供給或需求，進而影響市場之競爭關係者<sup>452</sup>。由於勞工受雇主指揮，且不能自主決定其供給或需求，故非公平法所稱事業，合先敘明之。

針對 Uber 駕駛究否為公平法第 2 條第 3 款「提供商品或服務從事交易之人」，持肯定論者可能主張由於 Uber 駕駛能自行決定其工作時數與工作型態，故 Uber 駕駛並非受 Uber 之指揮。而 Uber 與駕駛之服務條款中明載關於駕駛資格要件、車況要求、服務駕駛品質，與收費流程等規定之目的係為確保用戶之安全，抑或是為了確保用戶可獲得基本的服務品質，又或是用以確保平台之正常運作等。其他共享經濟平台（如：Airbnb）亦有類似之服務條款，顯而易見的是，Airbnb 之房東並非 Airbnb 之勞工，因此 Uber 之駕駛亦不應被認作 Uber 之勞工。然而，本文持否定見解。本文認為在 Uber 於我國修正後之經營模式下，Uber 係與不同租賃車業者合作，而由租賃車業者旗下之駕駛提供載客服務。惟在此商業模式下，因為臺灣租賃車駕駛皆適用勞基法之保障，故 Uber 駕駛並非公平法所稱事業。

---

<sup>451</sup> 公平交易法，第 2 條：「本法所稱事業如下：一、公司。二、獨資或合夥之工商行號。三、其他提供商品或服務從事交易之人或團體。事業所組成之同業公會或其他依法設立、促進成員利益之團體，視為本法所稱事業。」

<sup>452</sup> 廖義男，「公平交易法規範之事業概念—第二條之詮釋」，公平交易季刊，1 卷 2 期，頁 1，10（1993 年）。

### 三、優步公司於我國新興商業模式下所採用之訂價演算法是否有違反公平法價格聯合行為規定之虞

本文認為，雖然公平會得依公平法之規定對 Uber 進行管制，惟就 2017 年 4 月後 Uber 更新之新型經營模式下，其涉及價格聯合行為之可能性大幅縮小，僅有代僱駕駛形式可能涉及價格聯合行為之違反。值得注意的是，於代僱駕駛之形式下，駕駛不再是契約當事人之一方。易言之，契約係成立於 Uber 與租賃車業者間，合先敘明之。

針對 Uber 與租賃車業者間之垂直關係而言，由於我國與美國關於聯合行為之立法例不同，於我國公平法下規範下，垂直轉售價格禁止為唯一禁止之垂直價格聯合態樣。而觀察 Uber 與租賃車業者之合作形式，不難發現 Uber 與租賃車業者間顯不涉及垂直轉售價格禁止契約，故 Uber 於我國並不構成垂直價格聯合行為之違反。

此外，針對租賃車業者間之水平關係而論，本文認為，不同之租賃車業者間亦有可能利用訂價演算法中之高峰動態訂價法，基於彼此訂價上之默契，收取相同價格之車資，以產生類似舊有 Uber 商業模式下較高訂價之效果，故仍有違反我國公平法第 14 條水平聯合行為規範之虞。惟法院實務認定上，就水平合意之舉證而言，可能面臨重重困難。

## 第八章 結論

本文探討 Uber 訂價演算法是否構成價格聯合行為，歸納重點如下：

### 一、Uber 訂價演算法之特殊性與其涉及之競爭法爭議

Uber 設立之訂價演算法與傳統之計程車業及租賃車業採用之計費方式有二部分之明顯不同，包含：一、「高峰動態訂價法」；二、區分「預設車資」與「協商車資」。而 Uber 涉及之訂價爭議有二，包含 Uber 駕駛報酬之訂價與對乘客車資之訂價。首先，在探討 Uber 駕駛之報酬訂價時，應先釐清 Uber 駕駛之法律定位，即應認定為 Uber 之受僱人或獨立承攬人，以續而認定是否得為獨立之交易客體，有訂價之權利，而有違反競爭法規範下之不正當競爭行為之虞。另外，針對對乘客車資之訂價而言，本文認為由於「協商車資」於實際操作流程中之作用不大，故 Uber 之車資於客觀上仍具有價格一致之現象。又因 Uber 訂價演算法中之高峰動態訂價法，可能致使 Uber 之價格持續高於市場價格。Uber 是否可能因而構成競爭法規範下之不正當競爭行為，容有爭論。另一方面而言，Uber 駕駛間涉及之競爭法爭議則是，個別駕駛間是否可能為了獲取最大收入，而利用 Uber 對不同駕駛間制定統一之預設車資與高峰動態訂價法之特性，共謀於高載客需求之時段或節令上線載客，而構成競爭法下之水平不正當競爭行為。

### 二、*Meyer v. Kalanick* 案與 *City of Seattle* 案二案為涉及 Uber 之價格聯合行為案件，相當具重要性

*Meyer v. Kalanick* 案係至今唯一一件探討 Uber 訂價演算法是否涉及價格聯合行為之案例，其重要性自不待言。此外，雖然 *City of Seattle* 案之爭點為西雅圖條例賦予 TNC 駕駛就薪酬條件之集體談判權，是否違反休曼法之規定。然而，由於 Uber 於本案起訴理由中隱含了其為了保護現況下享有之壓倒性訂價權不致因賦予駕駛集體談判權而受影響之意圖，故得將 Uber 於此案提出之論述理由作

為探討其訂價演算法是否違反休曼法第一條規定之參考。其重要性亦不容小覷。由於此二案件皆仍處訴訟程序之初步階段，審判皆未終了，承審法院亦未形成判決，值得後續觀察。

### 三、優步公司訂價演算法所涉之行為主體為複數主體，且分別成立垂直與水平契約

Uber 訂價演算法所涉及之行為主體包含 Uber 與其駕駛，可區分為由 Uber 與其駕駛組成之垂直關係，與 Uber 駕駛間組成之水平關係。首先，就垂直關係而言，依據 Uber 與駕駛之服務條款規定，Uber 係一科技服務提供者，僅提供用戶與駕駛間之媒合服務，故 Uber 與駕駛間並未具備充分之經濟利益組成一符合休曼法下之單一主體。而 Uber 與駕駛是否為複數主體，涉及 Uber 與駕駛間究否成立僱傭關係，此為近來實務案例討論之重點，惟實務上仍未形成統一之判例，迭有爭議。若採傳統僱傭關係之認定標準，即最高法院於 *Borello* 案提出之認定標準，將認定 Uber 與駕駛成立僱傭關係，於此前提下，Uber 與駕駛並非休曼法第 1 條構成要件下之複數主體，故無違反休曼法第 1 條規定之虞。反之，若參考 *O'Connor* 案法院之承審法官於判決結論提到應修正傳統之認定標準，兼而適用其他可反映當前經濟現實之認定標準，則可能推翻 Uber 與駕駛僱傭關係之推定，而可能將 Uber 駕駛認定為 Uber 之獨立承攬人，於此情況下則可能構成休曼法第 1 條之違反。然而，由於 Uber 與其駕駛間之服務條款仍保有 Uber 駕駛對乘客協商訂價之權利、Uber 駕駛並不享有勞工保險與勞工退休金等受僱人始得享有之權益，且 Uber 駕駛亦得自由選擇是否接受該乘客之叫車，本文認為 Uber 駕駛不排除認定為獨立交易客體之可能性，故可定性為 Uber 之獨立承攬人。

此外，就水平關係而言，駕駛與駕駛間是否成立契約，由於競爭法上之認定並不侷限於契約法下之認定，因此本文將 Uber 與其他 4 個競爭法下之既有樣態相比較，包含垂直轉售價格限制、同業團體或商業公會、合資企業，與共同代理

商等。當中，Uber 駕駛皆同意接受共同行為規範，此部分與同業團體與商業公會類似；而由駕駛負責提供服務、Uber 負責行銷與訂價之部分，亦可見與共同代理商類似之處。綜上所述，由於 Uber 之情形與同業團體、商業公會，與共同代理商等類型相似，故似可推論未來法院可能據此認定 Uber 駕駛間具有複數性，且成立水平契約。

#### 四、優步公司是否涉及價格聯合之水平或（與）垂直共謀

為認定 Uber 是否涉及水平與垂直形式之價格聯合共謀行為，本文分別檢驗 Uber 是否具備價格聯合之「共謀效果」與「共謀意圖」。首先，就共謀效果而言，參考美國實務見解與 *Interstate Circuit v. United States* 聯邦最高法院之判決，可認 Uber 駕駛於其各自同意 Uber 之計費機制時，即已造成不法貿易之限制，故具備水平與垂直價格聯合共謀之客觀效果。

其次，針對共謀意圖而論，就 Uber 個別駕駛間是否具備水平共謀意圖之部分，持否定見解者可能主張由於每位 Uber 駕駛皆是基於自身最大利益之考量而各自同意服務條款之規定，且 Uber 之服務條款並不致剝奪個別駕駛收取不同車資之決定權，故 Uber 個別駕駛間不具備水平價格聯合行為之共謀意圖。然而，持肯定見解者可能主張，由於 Uber 駕駛間具有共謀之共同動機，故可認定其具有共謀之意圖。另就垂直不法共謀意圖之部分，由於 Uber 使用特殊之訂價演算法制定費率，且該訂價演算法具相當大之強制性，使 Uber 享有單方訂價之市場力量，且依據 Uber 之高峰動態訂價法，費率可能隨著需求提高而上漲 10 倍。綜上，可認定 Uber 具有藉由垂直共謀形式操縱價格之意圖。

#### 五、優步公司與駕駛間是否構成軸輻式共謀

持肯定論者可能援引 *Interstate Circuit v. United States* 案建立之 3 項共謀推論標準，主張由於 Uber 駕駛皆與 Uber 締結相同之服務條款；且事實上系爭服務條

款之存在將減少 Uber 駕駛與其他駕駛之價格競爭情形，而使 Uber 駕駛受益；最後，Uber 確積極於其與駕駛之服務條款內容中明載其特殊之計價機制，以達其價格聯合之效果，故得推論 Uber 涉及軸輻式共謀。

相反地，持否定論者可能援引 *Dickson v. Microsoft* 案中地區法院與美國第四巡迴法院之見解，主張由於 Uber 與駕駛間之服務條款與其他 TNC 類似，且因原告無法充分舉證 Uber 駕駛間之「輪緣」存在，故 Uber 不構成軸輻式共謀行為。

#### 六、優步與駕駛間之水平契約得否適用契約當然違法之例外

Uber 可能援引 *NCAA* 案，主張其與駕駛之關係亦類似概括授權契約，亦由 Uber 統一制定計費標準。此外，由 Uber 與駕駛之服務條款可知，Uber 並未限制駕駛除了 Uber 以外之載客行為，於現況下亦有許多 Uber 駕駛同時經營計程車業務或其他共享車輛平台之載客服務，況且，Uber 並不影響既有計程車或其他車輛服務平台之價格。因此，主張其駕駛間之水平契約得適用契約當然違法之例外。

然持反對意見者可能主張，由於載客服務之本質與型態並不因 Uber 之出現，而有任何改變，仍是承襲舊有之型態，故不應肯認 Uber 創造了其他個別駕駛無法獨自提供之服務。退步言之，縱肯認 Uber 提供之媒合服務屬新興之服務型態，惟若無個別駕駛提供個別之單一服務，Uber 將無法提供媒合服務；然若無 Uber 提供媒合服務，現況下駕駛仍有其他途徑使其得以提供載客服務。綜上，Uber 駕駛之水平契約仍構成契約當然違法。

#### 七、合理原則審查下，優步公司之訂價演算法是否對相關市場造成不利影響

於合理原則審查下，究 Uber 訂價演算法對相關市場是否具不利競爭效果，持肯定見解者之論述區分「相關市場之界定」與「對市場造成不利影響」二要件。

首先，就相關市場之界定而言，其主張由於傳統計程車服務與傳統租賃車代駕服務皆非 Uber 之合理替代服務，故因將相關市場定義為「因手機應用程式產生之共享車輛服務市場」。而在美國，因手機應用程式產生之共享車輛服務市場中，Uber 約佔有 8 成之市佔率、Lyft 佔有約 2 成市佔率；而規模第三大之公司 Sidecar 於 2015 年年底退出市場，故顯見 Uber 訂價演算法已對相關市場造成不利影響。

然而，本文主張優步之訂價演算法對相關市場確具有促進競爭之效果。首先，高峰動態訂價法將提高駕駛於尖峰時段中提供載客服務之誘因，將有助於調節市場機制與促進競爭。此外，Uber 利用平台之設置（包含：服務條款、程式設定，與大數據分析所伴隨之優勢），與其特殊之商業模式與訂價演算法，使 Uber 得以潛在破壞市場秩序之形式，創造其競爭優勢，以克服既有行政管制下市場進入之劣勢，得大幅增加市場交易之效率，並進而促使市場更加競爭。

#### 八、我國優步公司之代僱駕駛形式所涉及之訂價演算法，是否違反公平法關於聯合行為之規定

由於不同之租賃車業者間可能利用高峰動態訂價法，基於彼此訂價上之默契，收取相同價格之車資，因而構成類似舊有 Uber 商業模式下較高訂價之效果。因此，Uber 訂價演算法於我國公平法適用下，仍有違反公平法第 14 條水平聯合行為規範之虞。

## 參考文獻

### 中文文獻

王姿雅，「Uber 在臺灣之適法性研究—以汽車運輸業法規為中心」，國立成功大學交通管理科學系碩士在職專班學位論文（2016 年）。

甘琳、王立達，「共享經濟有問題？—探討 Uber 所面臨之競爭法挑戰」，月旦法學雜誌，270 期，頁 187 至 211（2017 年）。

吳揚，「共享經濟網路平台之民事法律問題分析」，國立臺北大學法律學系碩士論文（2017 年）。

李欣，「共享經濟的困境與限制—以 Airbnb 為例」，國立政治大學科技管理與智慧財產研究所碩士論文（2015 年）。

李姿瑩，「歐盟共享經濟法制推動綜覽」，科技法律透析，28 卷 11 期，頁 24 至 32（2016 年）。

李網信，「歐美競爭法之初步研析」，經濟研究，12 卷，頁 341 至 368（2012 年）。

沈怡伶，「網路運輸業興起對臺灣汽車運輸業管理架構之影響」，月旦法學雜誌，248 期，頁 107 至 121（2016 年）。

邱淑芬，知識經濟時代公平交易法對競爭者間合作聯盟之規範，行政院公平交易委員會計畫，2003 年 3 月 22 日，網址：<http://open.nat.gov.tw>（最後瀏覽日：2018 年 4 月 20 日）。

殷其儂，「共享經濟商業模式之法律問題探討—以 Airbnb 為例」，東吳大學法律學系碩士論文（2016 年）。

許俊雄，「軸輻式共謀」，公平交易通訊，第 76 期，頁 18 至 21（2017 年）。



許賜福，「我國廠商對於美國反托拉斯法應有的認識—以華映與奇美案為例」，  
經貿透視雙周刊，294期，

<http://www.trademag.org.tw/content02.asp?id=535708&type=29>。

陳志民，「美國及歐盟反托拉斯法對國際卡特爾行為之規範」，貿易政策論叢，  
14期，頁37至61（2010年）。

陳姿妙，「Uber 經營模式與法律爭議之探究」，國立政治大學科技管理與智慧財產研究所碩士論文（2015年）。

陳琪，「美國反托拉斯法之簡介」，公平交易季刊，1卷4期，頁45至67（1993年）。

黃柏偉，「歐洲推動共享經濟之策略方向—以歐盟及英國為例」，臺灣經濟研究月刊，38卷8期，頁58至63（2015年）。

黃鈴晏，「聯合行為之成立及法律效果—以美國、歐盟及我國規範為中心」，國立成功大學法律系碩士班碩士論文（2012年）。

廖義男，「公平交易法規範之事業概念—第二條之詮釋」，公平交易季刊，1卷2期，頁1至33（1993年）。

廖謹志，「共享經濟應用於交通運輸業之法律研究」，東吳大學法律學系碩士論文（2016年）。

劉孔中，「論聯合行為規範之革新」，國立臺灣大學法學論叢，33卷2期，頁43至92（2004年）。

劉穎蓁，「優步公司針對西雅圖市政府允許運輸網路公司駕駛組織工會相關法令提起控訴」，政治大學國際經貿組織暨法律研究中心經貿法訊，211期，頁7至11（2017年）。

韓毓傑，「聯合行為之研究—以行政院公平交易委員會之實踐為中心」，育達學院

學報，11 期，頁 157 至 183（2006 年）。

蘇永欽，「自由化、解除管制與公平交易法」，月旦法學雜誌，22 期，頁 15 至 21（1997 年）。

## 英文文獻

Anderson, M. & Huffman, H., *The Sharing Economy Meets the Sherman Act: Is Uber a Firm, a Cartel, or Something in Between?*, 2017 COLUMBIA BUSINESS LAW REVIEW (2017).

Bork, R. H., *The Rule of Reason and the Per Se Concept: Price Fixing and Market Division*, 74 YALE LAW JOURNAL 785 (1965).

Brass, R. S. & Higney, C. A., *Practical Advice for Avoiding Hub-and-Spoke Liability*, THE ANTITRUST SOURCE, Vol. 16, No.1, 1, 1 (2016).

Burger-Smidt, A. & Wickins, G., *The Uber price-fixing ride: What are the antitrust co-ordinates?*, WERKSMANS ATTORNEYS,  
<https://www.werksmans.com/wp-content/uploads/2016/08/061416-Uber-Pricing-Fixing.pdf>

Coase, R., *The Nature of the Firm*, 4 ECONOMICA 386, 388 (1937).

FEDERAL TRADE COMMISSION STAFF REPORT, *The "Sharing" Economy: Issues Facing Platforms, Participants & Regulators*, Nov. 2016.

Hamari, J., Sjöklint, M. & Ukkonen, A., *The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption*, JOURNAL OF THE ASSOCIATION FOR INFORMATION SCIENCE AND TECHNOLOGY, Vol. 67, No. 9, 2047 (2016).

LEGAL INFORMATION INSTITUTE, *Antitrust: An Overview*,  
<https://www.law.cornell.edu/wex/antitrust>.

Paul, S. M., *Uber as For-Profit Hiring Hall: A Price-Fixing Paradox and its Implications*, Berkeley Journal of Employment and Labor Law, Vol. 38, No. 1 (2017).

PWC CONSUMER INTELLIGENCE SERIES, *Consumer Intelligence Series "The Sharing Economy"*, at 15, Apr. 2015, available at  
<https://www.pwc.com/us/en/technology/publications/assets/pwc-consumer-intelligence-series-the-sharing-economy.pdf>

Rubinfeld, D. L., *Antitrust Policy*, in INTERNATIONAL ENCYCLOPEDIA OF THE SOCIAL AND BEHAVIORAL SCIENCES 553 (N. J. Smelser & B. Baltes eds., 2001).

San Francisco County Transportation Authority, *The TNC Regulatory Landscape: An Overview of Current TNC Regulation in California and Across the Country*, at 10 (Dec., 2017).

## 法律文件

15 Civ. 9796 Opinion and order, Spencer Meyer, individually and on behalf of those similarly situated v. Meyer v. Kalanick and Uber Technologies, Inc. at 1 (2016.3.31) (No. 16-2750).

15 Civ. 9796 Opinion and order, Spencer Meyer, individually and on behalf of those similarly situated v. Meyer v. Kalanick and Uber Technologies, Inc. at 1 (2018.3.5) (No. 1:15-cv-09796).

*Appeal from the United States District Court for the Western District of Washington, Chamber of Commerce of the United States of America & RASIER, LLC v. City of Seattle, 2:17-cv-00370-RSL, 13-15 (9th Cir. 2018).*

*FHDR-1, Qualifying driver and lists of qualifying drivers, Department of Finance and Administrative Services, City of Seattle.*

KING COUNTY, WASH., Ordinance 124968.

*Lyft Terms of Service.*

*Order Decision or Award of The Labor Commissioner at 1-2, Barbara Ann Berwick v. Uber Technologies, Inc. & Rasier-CA LLC, Superior Court of California, County of San Francisco (2015) (No. 11-46739 EK) (Docket No. CGC15546378).*

*Order Decision or Award of The Labor Commissioner at 7, Barbara Ann Berwick v. Uber Technologies, Inc. & Rasier-CA LLC, Superior Court of California, County of San Francisco (2015) (No. 11-46739 EK) (Docket No. CGC15546378).*

*Order Denying Defendant Uber Technologies, Inc.'s Motion for Summary Judgment at 1, Douglas O'Connor, et al. v. Uber Technologies, Inc., Northern District of California (2015) (No. C-13-3826 EMC) (Docket No. 211).*

*Order Denying Defendant Uber Technologies, Inc.'s Motion for Summary Judgment at 1, Douglas O'Connor, et al. v. Uber Technologies, Inc., Northern District of California (2015) (No. C-13-3826 EMC) (Docket No. 211).*

*Order Denying Defendant Uber Technologies, Inc.'s Motion for Summary Judgment* at 6, Douglas O'Connor, et al. v. Uber Technologies, Inc., Northern District of California (2015) (No. C-13-3826 EMC) (Docket No. 211).

*Order Granting Defendants' Motion to Dismiss* at 2, Chamber of Commerce of the United States of America, et al. v. The City of Seattle, et al., Western District of Washington at Seattle (2017) (No. C17-0370 RSL) (Docket No. 42).

*Raiser LLC Technology Services Agreement.*

*Seattle Complaint*, Chamber of Commerce of the United States of America v. City of Seattle & Fred Podesta.