

# 反托拉斯法國際動態資訊

日期 2017、05

焦點產業：海運運輸服務業、汽車零組件製造業、反壟斷指南

## 國際科法觀點專欄

- 我國廠商透過海外積極佈局，擴展事業版圖，然而，由於近年來國際反托拉斯裁罰案件所涉及之產業範圍日益擴大，且執法調查類型逐漸不同，本月反托拉斯法國際動態資訊將整理並加以評析海運運輸服務業、汽車零組件製造業和中國大陸關於濫用智慧財產權的反壟斷指南等 3 項資訊。希冀能透過本月專欄，對相關產業或業者在海外佈局因應策略上，有具參考價值之反托拉斯法遵資訊。

### ■ 重點摘要

#### ● 歐盟

##### 1. 反托拉斯執法機關對海運運輸服務業之裁罰重點綜合分析比較-----P3

我國四面環海，進出口貿易有 90% 以上係透過海運運送完成，由於海運服務業市場近年來船舶運能持續供過於求，為降低營運成本，多數海運服務業者紛紛採取航運同盟來因應。然而，針對海運服務業者間的合作，就法律層面而言，不可忽視海運服務業者間因結/聯盟所可能導致之反托拉斯行為，更會對其競爭秩序帶來之法遵風險。基此，如何平衡禁止反托拉斯行為與促進海運服務業者之競爭力，實乃各國立法與司法實踐中的難題。本文謹摘要歐盟執委會對海運運輸服務業之裁罰案件，並解析其裁罰重點，希冀能予以海運運輸服務業者對此之相關法遵因應策略。

#### ● 美國

##### 1. 美國持續對汽車零組件產業反托拉斯執法調查之分析-----P8

依經濟部統計處數據資料顯示，我國汽車及零組件製造業於 2016 年產值達新台幣 3,870 億元，係我國極為重要產業之一，並在出口值上佔有一定地位。爰此，藉由目前觀測之汽車零組件產業為例，美國司法部反托拉斯署針對汽車零組件產業之固定價格、圍標及其他反競爭行為等之相關調查，截至 2017 年 3 月之統

計，已起訴汽車零組件產業中 65 名個人與 48 間公司，總計渠等已同意繳納超過美金 29 億元的罰款。本文茲整理美國 2014 年至 2017 年 3 月間針對汽車零組件相關案件之裁罰，使國內相關產業得以瞭解美國司法部對汽車零組件案之執法趨勢，希望讓我國廠商未來在美國市場之經營能有所助益。

## ● 中國大陸

### 1. 關於濫用智慧財產權（中國大陸原文：知識產權）的反壟斷指南評析-----P12

智慧財產權制度係賦予權利人獨占性、排他性權利，鼓勵創新積極性，促進技術進步，而反壟斷規範是透過創造公平競爭的市場環境，達到促進創新和技術進步的目標；但智慧財產權強調「獨占」與「排他」性，而反壟斷規範則要維護市場公平競爭，兩者於法律或實務適用之結果，可能會有所衝突。中國大陸為因應經濟結構調整、產業轉型，因此推動濫用智慧財產權反壟斷相關規定的制定，以利於其科技產業創新環境及條件。希冀藉由本文能予以我國廠商在中國大陸，不論是供應鏈或是智慧財產權等相關佈局策略上能有所助益。

## ■ 名詞解釋 -----P15

### 歐盟

#### 1. 反托拉斯執法機關對海運運輸服務業之裁罰重點綜合分析比較

2011年5月，歐盟執委會（European Commission）懷疑15家定期航運貨櫃公司（詳表一）違反歐盟反托拉斯之規定，因而對這些公司在歐盟境內之辦事處進行突擊檢查；2013年時歐盟執委會認為這15家公司自2009年以來，透過媒體或是自家網站所發布的一般費率調漲聲明（General Rate Increases announcements, GRI announcements），指定相同或相似的航線調漲其費率，且會在實施日前三到五週之間進行發布，因此，歐盟執委會對這15家公司啟動反托拉斯調查程序。為了回應歐盟執委會對此之疑慮，這15家公司在2016年2月提出相關承諾（commitments），同年7月，經由市場試行後，歐盟執委會確信該承諾內容將可以提高價格透明度，降低營運商綁定價格的可能性，因此，歐盟執委會使該承諾自2016年12月7日起，具有為期三年之法律拘束力。（詳細內容請參閱2016年3月國際動態觀測資訊分享，<https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201603.pdf>；2016年8月國際動態觀測資訊分享，<https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201608.pdf>）

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

表一 受調查之公司列表

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

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

資料來源：本計畫製表整理

由於我國四面環海，進出口貿易有 90% 以上係透過海運運送完成，而我國海運運輸服務業國際航線之營運方式分為定期與不定期航線業務，定期航線以貨櫃運送為主、不定期航線以散裝貨物之運送為主，所提供之國際航線經營範圍遍及亞洲、美洲、歐洲、澳洲、非洲等五大洲。近年來，因船舶運能持續供過於求，海運運輸服務業者為降低營運成本，多數業者紛紛採取航運同盟來因應，然而，針對海運運輸服務業者間的合作就法律層面而言，不可忽視可能衍生的反托拉斯行為，對市場競爭秩序帶來一定的風險，另一方面而言，過度限制海運服務業者為抵禦營運風險所進行之聯盟行為，又為市場經濟自由發展所不允許者。因此，如何平衡禁止反托拉斯行為與促進海運運輸服務業者之競爭力，實乃各國立法與司法實踐中的難題。

基此，本文首先說明本案之案件事實背景、經過與現況，再來深入探討與分析歐盟執委會之執法調查行為。最後，蒐研其他國家對海運服務業者之相關案件，綜合歸納現今各國對海運運輸服務業者之執法調查行為，期對我國海運運輸服務業者做一建議。

#### （一）海運運輸服務業者受歐盟執委會調查案

歐盟執委會考量到這 15 家定期航運貨櫃運輸公司共同調漲價格之行為，將會影響到歐盟相關事業之競爭關係，而違反歐盟反托拉斯之規定。15 家定期航運貨櫃運輸公司之價格調漲聲明，也就是所謂的一般費率調漲聲明，並未表明服務的最終固定價格，但是調漲 20 呎標準貨櫃 (twenty-foot equivalent unit, TEU) 之總費用，該費用係以每一運輸裝箱單位計算之 (以美元計價)，以及在聲明中指明受其影響之航線與預定實施該調漲價格之日期。這些海運公司的共同考量點為每一 20 呎標準貨櫃調漲之美元價格。且相關聲明都會在預計實施日前三到五週的時間先行發布，在這段期間，這些海運公司都會在相同或相似的航線及實施日期，

發布類似指定調漲費率的訊息。有時候費率調漲聲明會比較晚發布，或是會由部份海運公司調整聲明，其原因可能是為配合其他海運公司之費率調整聲明內容。

歐盟執委會認為該調漲聲明並未對顧客提供完整的資訊，會危害到歐盟境內顧客之權益。此外，歐盟執委會認為有部分海運公司去了解其他海運公司對調整價格之意向，並協調該漲價行為，此行為將會違反歐盟運作條約（the Treaty on the Functioning of the European Union, TFEU）第 101 條及歐盟經濟區協議（the EEA Agreement）第 53 條規定之規範。

## （二）歐盟執委會之執法調查及業者之相關承諾

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

為了回應歐盟執委會對此之疑慮，這 15 家公司提供相關承諾如下所示：

- 15 家定期航運貨櫃公司將會停止聯繫溝通一般費率調漲聲明之內容。
- 為了讓顧客能知悉費率調漲聲明之資訊，並有所依據，15 家公司所公布之價格調漲聲明將會更加透明化，且針對價格資訊至少會提供五個要件，如基本費率、燃油費用、保全費用、碼頭作業費用，及若有必要時的旺季附加費用。
- 往後的聲明於聲明施行期間，將對 15 家公司所提出之價格最大值有所拘束力（但是各公司對於價格上限以內的價格仍保有自由裁量空間。）
- 費率調漲聲明之生效時間不能晚於生效時間前 31 天才公布，此期間之計算基礎係基於顧客平均會在 31 天以前向定期航運貨櫃公司訂其航期。
- 因為在以下兩種例外情形之下不會有限制競爭之疑慮，所以這 15 家公司所作出之承諾在例外情形時可不須遵守。此例外情形包含：（1）與定期航運貨櫃公司於溝通討論所指定之航線中，已有簽署現有費率合約的採購者；（2）有客製化雙邊協調或是談判以符合採購者之需求者。

這些承諾將會執行 3 年的時間。承諾提案之大綱將會公開在歐盟網站上，有利益關係者可自公開日起 1 個月內提交意見書。現今，該承諾經由市場試行後，歐盟執委會確信該承諾內容將可以提高價格透明度，降低營運商綁定價格的可能性，因此，歐盟執委會依據歐盟第 1/2003 號規則第 9 條之規定，使該承諾自 2016 年 12 月 7 日起，具有為期三年之法律拘束力。然而，此決議並不代表受調查公司

已被確認違反歐盟反托拉斯法，但此決議對於渠等公司所做出的承諾具有法律約束效力。若前述公司違背先前所提出之承諾，歐盟執委會可不需要再調查是否有違反歐盟第 1/2003 號規則之第 9 條，即可對其處以最高達該公司每年全球營收 10% 之罰金。

### （三）其他國家對海運運輸服務業者之相關案件

由於海運運輸服務企業面對激烈的市場競爭，若進行濫用市場支配地位、實施價格壟斷等違反反托拉斯規範之行為，則會造成限制市場競爭與損害公共利益，國際上反托拉斯主要執法機關美國、歐盟及中國大陸也已針對海運運輸服務業進行反托拉斯調查，其中裁罰對象亦有重疊，如美國、歐盟與中國大陸皆有針對日本郵船株式會社（Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, NYK）進行反托拉斯調查。因此，以下將針對美國及中國大陸執法機關針對海運運輸服務業進行反托拉斯調查之案件，簡單歸納兩國執法機關裁罰結果，以了解其裁罰重點。

#### 1. 美國：

美國司法部反托拉斯署於 2014 年 12 月宣布，日本郵船株式會社（NYK）已同意就共謀操縱駛上駛下型貨物（Roll-on/Roll-off cargo）（例如汽車和卡車）之國際海運服務價格、分配客戶及圍標等行為認罪，並支付美金 5940 萬元之刑事罰金（詳細內容請參閱 2015 年 1 月國際動態觀測資訊分享，<https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201501.pdf>）。另於 2015 年 10 月之際，該公司有 7 位前海運運輸業高階主管因長期參與固定價格之共謀行為而遭到指控，其中已有 4 位認罪。

此外，於 2016 年 7 月之際，美國馬里蘭州地方法院（the U.S. District Court for the District of Maryland）亦指控，挪威公司 WWL 自 2000 年 2 月至 2012 年 9 月間，參與遠洋滾裝運輸航線固定價格、操縱投標以及分配客戶等共謀行為。挪威公司 WWL 是第四家同意認罪之公司，本次認罪協商結果裁罰挪威公司 WWL 超過美金 230 萬元，另外，亦有 8 名高階主管被指控參與共謀行為，4 名業已認罪，被判處入監服刑，另外 4 名仍被起訴中。（詳細內容請參閱 2016 年 8 月國際動態觀測資訊分享，<https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201608.pdf>）

由以上案件可得知，美國司法部長期進行海運運輸服務業之反托拉斯調查，不僅對海運運輸服務業企業處以刑事罰金，且針對海運運輸服務業之高階主管進行調查，並使其負擔法律責任，如入監服刑。

#### 2. 中國大陸：

中國大陸國家發展和改革委員會（以下簡稱為中國大陸發改委）日前對日本郵船株式會社、川崎汽船株式會社、株式會社商船三井、威克滾裝船務有限公司、華輪威爾森物流有限公司、智利南美輪船有限公司、日本東車輪船有限公司、

智利航運滾裝船務有限公司等 8 家國際海運企業達成並實施價格壟斷協議（串通投標）的行為依法做出處罰。（詳細內容請參閱 2016 年 1 月國際動態觀測資訊分享，<https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201601.pdf>）

調查證據顯示，8 家國際海運企業在往返於中國大陸與其他國家和地區的滾裝貨物（包括汽車、卡車以及工程機械等）海運運輸服務市場上，存在互不侵犯既有業務以維持或抬高運費水準的共識，並針對滾裝貨物製造商發出的進出口中國大陸海運業務招標、詢價等事項，通過電話、會議、聚餐、電子郵件、專程拜訪等方式頻繁進行雙邊或多邊溝通，交換敏感資訊、進行價格協商、商討投標意向、分配客戶及航線，多次達成報高價或不報價的協定並予以實施，協助具有競爭關係的海運企業獲得海運訂單。

8 家國際海運企業達成並實施價格壟斷協議（串通投標）的行為排除、限制相關市場競爭，抬高了滾裝貨物運輸國際海運費率，損害中國大陸相關駛上駛下型貨物進出口商和終端消費者的利益，違反《反壟斷法》關於禁止具有競爭關係的經營者達成並實施固定價格、分割市場等壟斷協議的規定。中國大陸發改委針對 8 家國際海運企業達成並實施價格壟斷協議的行為依法做出處罰，分別處以 2014 年度與中國大陸市場相關的駛上駛下型船舶（Roll-on/Roll-off Ship）國際海運服務銷售額之 4% 至 9% 不等的罰款，合計罰款人民幣 4.07 億元。

#### （四）綜合分析與建議

藉由歸納並觀察美國、歐盟及中國大陸三國執法機關對海運運輸服務業進行反托拉斯調查，若業者透過正式或非正式的會議、電話、電子郵件、公告等方式交換產業訊息，執法機關對此可能會產生懷疑，認為業者在其相關往來中達成某種協議或默契，因此，我國廠商應避免對市場波動有一致性行為之交流，或對其有產業交流行為，以避免使執法機關會有先入為主的懷疑，對其相關行為放大檢視。此外，三國執法機關之裁罰結果均有可能會處以刑事罰金或行政罰鍰，但在美國的部分，則會加強企業高階主管之調查，因此更須特加注意。

資料來源：

1. <https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201501.pdf>
2. <https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201601.pdf>
3. <https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201603.pdf>
4. <https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201608.pdf>

## 美國

### 1. 美國持續對汽車零組件產業反托拉斯執法調查之分析

在 2011 年 9 月，美國司法部（Department of Justice, DOJ）公布第一件國際汽車零組件反托拉斯和解案 United States v. Furukawa Electric Company, Ltd.，開啟美國史上最大的反托拉斯調查案。從司法部反托拉斯署（Antitrust Division）近來的執法調查觀之，該署對於「汽車零組件」產業之調查仍然如火如荼地持續進行，且涉案公司及調查範圍皆不斷增加。該署針對汽車零組件產業之固定價格、圍標及其他反競爭行為等之相關調查，截至 2017 年 3 月之統計，已起訴汽車零組件產業中 65 名個人與 48 間公司，總計渠等已同意繳納超過美金 29 億元的罰款。

根據經濟部統計處數據資料顯示，我國汽車及零組件製造業於 2016 年產值達新台幣 3,870 億元，係我國極為重要產業之一，並在出口值上佔有一定地位。爰此，藉由目前觀測之汽車零組件產業為例，本文茲整理美國 2014 年至 2017 年 3 月間針對汽車零組件相關案件之裁罰，深入探討並分析美國對於公司及個人之裁罰重點與執法調查行為，最後，提出對我國廠商在美國經營汽車零組件貿易之建議，作一結論。希望使國內相關產業得以瞭解美國司法部對汽車零組件案之執法趨勢，讓我國廠商未來在美國市場之經營能有所助益。

#### （一）美國汽車零組件產業裁罰案件統計

近幾年來，美國司法部對於汽車零組件之執法調查，裁罰金額有越來越高之傾向，同時也強化個人責任之制裁。就目前整理來看，係以日商為主。

表一：反托拉斯署 2014 年至 2017 年 3 月針對汽車零組件產業之裁罰（摘要）

序	年份	企業名稱	產品	裁罰金額
1	2013	日商三葉	雨刷系統和起動機	1,350 萬美元
2	2014	日商普利司通	汽車防震橡膠零組件	4.25 億美元
3	2014	日商昭和集團	電動輔助零件	1,999 萬美元
4	2014	日商日立	車輛煞車軟管零組件	125 萬美元
5	2014	日商愛信精機	排氣閥零組件	3,580 萬美元
6	2014	日商昭和集團	軸承零組件	6,820 萬美元



7	2014	日商安士克	軸承零組件	1.03 億美元
8	2014	南韓大陸汽車	儀表板	400 萬美元
9	2014	日商豐田合成	汽車膠管	2,600 萬美元
10	2014	日商 NGK Spark Plug	火星塞、含氧感知器等	5,210 萬美元
11	2015	臺灣東陽	汽車維修零組件	和解金 2,200 萬美元
12	2015	日商 NGK	汽車催化轉換器	65.3 萬美元
13	2015	日商 KYB	汽車減震器	62 萬美元
14	2016	日商康寧國際株式會社	陶瓷基板產品	6,650 萬美元
15	2016	日商 Tokai Kogyo Co. Ltd.	汽車密封零組件	訴訟中
16	2016	日商 Alpha	汽車控制裝置	900 萬美元
17	2016	日商 Usui	汽車鋼管	720 萬美元
18	2017	德商 Kiekert AG	汽車側門栓鎖	610 萬美元

資料來源：本計畫整理

表二：反托拉斯署 2014 年至 2017 年 3 月針對汽車零組件產業之個人責任（摘要）

序	年份	企業名稱	個人責任裁罰	裁罰金額
1	2014	日商普利司通	前總經理入監服刑	2 萬美元
2	2014	日商 G.S. Electech	銷售部經理認罪	2 萬美元
3	2014	日商昭和集團	前董事暨營運長認罪	/
4	2014	日商安士克	銷售經理認罪	/

5	2014	日商 JTEKT	總經理認罪	/
6	2014	日商三葉	前總經理入監服刑	2 萬美元
7	2014	日商 T.Rad	總經理認罪	2 萬美元
8	2014	日商 NGK Spark Plug	兩位主管認罪	/
9	2015	日商豐田合成	前高階主管入監服刑	/
10	2015	日商三葉	兩位主管認罪	/
11	2016	日商 Hiroshima	高階主管認罪被判刑	/
12	2016	日商 Tokai Kogyo Co. Ltd.	五位主管被起訴	/

資料來源：本計畫整理

表三：反托拉斯署 2014 年至 2017 年 3 月針對汽車零組件產業裁罰之前五名

排名	年份	企業名稱	產品	裁罰金額
1	2014	日商普利司通	汽車防震橡膠零組件	4.25 億美元
2	2014	日商安士克	軸承零組件	1.03 億美元
3	2014	日商昭和集團	軸承零組件	6,820 萬美元
4	2016	日商康寧國際株式會社	陶瓷基板產品	6,650 萬美元
5	2014	日商 NGK Spark Plug	火星塞、含氧感知器等	5,210 萬美元

資料來源：本計畫整理

## （二）美國汽車零組件產業裁罰案件研析

汽車零組件產業為整車產業發展之基礎，美國汽車售後維修使用零組件可分為原廠零組件（Original Equipment Service, OES）及非原廠零組件（After Market, AM）。汽車零組件產業為美國反托拉斯署調查重點產業之一，主要係針對在正式或非正式會議、往來電子信件及電話等方式，討論產品之客戶

或市場分配、報價訊息，或是共謀商討、交換投標等進行調查。個人行為的部分，除了前述所提及之違法行為外，尚包括個人使用某些手段或方式來掩飾其共謀、固定價格、圍標等反托拉斯違法行為，如使用密碼隱藏重要訊息，或是指示電子郵件收件人刪除其相關郵件等。

而美國除了判處罰金以外，尚還有刑事處罰，並相當強調將積極調查企業高階主管或個人違反反托拉斯法之承諾情形。依據美國反托拉斯署助理檢察總長 Brent Snyder 對外發表之言論，該署對違法企業處以罰金，對企業來說，已具有威嚇之效果。因為該署認為企業反托拉斯遵法責任具有其重要性，企業反托拉斯法遵從企業由上到下皆應遵守之，所以該部門會持續監控並確認企業是否有確實執行反托拉斯法遵行為。

然而，讓企業負擔鉅額刑事罰金，並非為唯一一個有效的方法。由於每個企業違反反托拉斯行為皆包括企業員工個人不法行為，因此，如同該署副檢察總長 Sally Yates 所述，該署之義務係必須要確保調查違法者之責任，不只是一要調查企業責任，同時也需要確認個人行為之責，因此，反托拉斯個人違法行為調查一直是美國反托拉斯所強調之執法重點。

### （三）對我國廠商建議

大多數台灣零組件廠商以 AM 市場為主，因國內市場規模有限，又以外銷為導向，外銷區域以美國、歐洲為大宗。雖然美國針對汽車零組件產業裁罰之對象，以目前觀察結果偏向是日商，由於我國汽車零組件廠商多為日商之代工廠或供應商，直接遭受調查之可能性較低，然而，仍建議我國廠商可針對公司整體風險及業務上所生之風險進行基本確認及評估後，建立公司內部的反托拉斯法遵制度。另可透過定期教育訓練提升公司內部之反托拉斯法遵意識，要求員工必須要有反托拉斯法規範的概念，且可依據其風險評估，針對比較容易接觸到反托拉斯風險的職務或單位，接受不同程度的教育訓練。

資料來源：

1. 資策會科法所，美國加強對汽車零組件產業反托拉斯執法調查，建議我國廠商注意相關法令遵循，經貿透視，No.457，頁 36-37，2016 年 12 月 7 日。
2. <https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201609.pdf>。
3. <https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201610.pdf>。
4. <https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201611.pdf>。
5. <https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201612.pdf>。
6. <https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201703.pdf>。
7. <https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201704.pdf>。

## 中國大陸

### 1. 關於濫用智慧財產權（中國大陸原文：知識產權）的反壟斷指南評析

中國大陸過去在 2011 年至 2015 年的「十二五規劃」期間，其國家發展和改革委員會（以下簡稱為中國大陸發改委）計查處反壟斷協議案件 76 件，濫用市場支配地位案件 13 件。而在「十三五規劃」，中國大陸發改委提出持續深化對市場的監管，將競爭政策納入總體經濟政策當中，加強反壟斷的執法和監管，並持續推動反壟斷相關領域的立法，包括反不正當競爭法、標準化法的法律或行政規則的制定。目前中國大陸發改委正研擬《濫用智慧財產權反壟斷指南》、《汽車業反壟斷指南》等 6 部反壟斷指南草案，並配合修訂反壟斷法。

其中，「關於濫用智慧財產權的反壟斷指南」的法源依據是《反壟斷法》。該法第 55 條規定：「經營者依照有關智慧財產權的法律、行政法規規定行使智慧財產權的行為，不適用本法；但是，經營者濫用智慧財產權，排除、限制競爭的行為，適用本法。」依《反壟斷法》第 9 條規定，中國大陸國務院反壟斷委員會得制定、發佈反壟斷指南，由於反壟斷法本身只是反壟斷的基本制度架構，因此訂定指南以解決具體的、操作性的內容。該指南不屬於中國大陸《立法法》所規定的任何一種法律規範形式，在內容上，該指南並非以行政法規直接規定行為人具體權利義務方式訂定，而是著重闡明對於相關行為的態度，對其進行反壟斷分析的原則和方法。

智慧財產權制度係賦予權利人獨占性、排他性權利，鼓勵創新積極性，促進技術進步，而反壟斷規範是透過創造公平競爭的市場環境，達到促進創新和技術進步的目標，兩者間具有其一致性，但由於智慧財產權強調「獨占」與「排他」性，反壟斷規範則要維護市場公平競爭，同步加強智慧財產權保護與規範濫用智慧財產權壟斷行為則會具有衝突關係。中國大陸為因應經濟結構調整、產業轉型，因此推動濫用智慧財產權反壟斷相關規定的制定，以利於製造其國內之科技產業創新的環境及條件。

爰此，本文首先說明該反壟斷指南之主要內容，再來藉由華為案及高通案說明中國大陸對涉及濫用智慧財產權之實務作法，最後，評析該反壟斷指南對我國廠商之可能影響，對我國廠商做一建議。

#### （一）關於濫用智慧財產權的反壟斷指南主要內容

指南第一章規定，經營者是否濫用智慧財產權排除、限制競爭的問題分析，包括分析原則、分析思維、相關市場、分析排除、限制影響的考慮因素、積極影響需要滿足的條件等。第二章重點規定，「聯合研發」、「交叉許可」、「標準

制定」以及安全港規則。第三章涵蓋《反壟斷法》中其他所有濫用行為類型，包括不公平的智慧財產權高價許可、智慧財產權拒絕許可、涉及智慧財產權的搭售、涉及智慧財產權的附加不合理交易條件，以及涉及智慧財產權的差別待遇。第四章內容涉及智慧財產權經營者集中的特殊點進行規定，主要包括構成經營者集中情形、審查的考慮因素和附加限制性條件等方面。第五章涉及「專利聯營」、「禁令救濟」以及「著作權集體管理組織」的規定。

## （二）中國大陸對涉及濫用智慧財產權反壟斷爭議之司法與行政實務

2013 年 10 月，中國大陸華為科技有限公司（以下簡稱華為）對美國通訊大廠 IDC（Inter Digital Group, IDC）的反壟斷訴訟案，中國大陸法院首次直接適用 FRAND 原則（fair, reasonable and non-discriminatory, FRAND）（公平、合理、非歧視原則），對涉及標準必要專利問題作出判決，且透過司法判決確定標準必要專利許可費率的案例；2015 年 2 月，中國大陸對高通公司濫用市場支配地位的壟斷行為作出裁罰，罰款人民幣 60.88 億元並責令停止違法行為，該案是中國大陸規制濫用智慧財產權反壟斷執法的第一案。上述二案分別為濫用市場支配地位壟斷行為的行政和司法經典案件，重要性在於中國大陸經過一系列濫用智慧財產權壟斷案件的查處，對於涉及濫用智慧財產權壟斷行為的規制，累積了相關的立法經驗，而將過去執法過程中的實務問題轉化為法令規定，推動了濫用智慧財產權反壟斷的法制化。以下將說明華為案與高通案之案件重點。

### 1. 華為案

2011 年 12 月華為對美國 IDC 公司，以濫用市場支配地位為由向深圳市中級地方人民地方法院提起兩案反壟斷訴訟。經 2013 年 10 月廣東省高級人民法院作出終審決定，維持一審法院對華為訴 IDC 公司的判決，判定 IDC 公司構成濫用市場支配地位的壟斷行為，須賠償華為人民幣 2,000 萬元，且在國際上為首例透過判決確定 IDC 公司的專利許可費率。案件重點如下：

- （1）對於標準必要專利 FRAND 原則的適用爭議：本案是中國大陸首例涉及標準必要專利的反壟斷案件，中國大陸法院認為關於 FRAND 原則案件管轄權議題，專利權利人一旦承諾 FRAND 原則，儘管中國大陸法律沒有具體規定 FRAND 原則的含義，但民法上的誠實信用、權利不得濫用原則與其在精神上是相通的，但本質上均可適用 FRAND 原則的義務。
- （2）本案對市場支配的地位認定：法院認為，在標準技術條件下，每一個 3G 無線通訊領域內的必要專利許可市場，均構成一個獨立的市場，具唯一性和不可替代性，IDC 公司擁有全球 3G 標準必要專利，華為在生產經營中必然要使用這些 3G 標準必要專利，每一個 3G 標準必要專利許可市場

均擁有完全的份額，因此，IDC 公司在相關市場內具有阻礙或影響其他經營者進入相關市場的能力。

(3) 有關 IDC 公司濫用市場支配地位行為的認定：法院認為，考慮相關許可費的比對，其他公司實際情況，交叉許可情況以及 IDC 公司相關訴訟情況等各因素，認定 IDC 公司就涉案必要專利許可對華為的報價，確實有訂價過高和歧視性訂價問題；而雙方在談判過程中，在美國針對華為提起必要專利禁制令之訴，以迫使原告接受過高專利許可為條件之行為，亦構成濫用市場支配地位行為。

(4) 法院依公平原則核算合理的標準必要專利許可費費率不得高於 0.019%。

## 2. 高通案

2013 年中國大陸發改委對高通濫用市場支配地位實施排除，限制競爭的壟斷行為依法作出處理，責令高通公司停止相關違法行為，處 2013 年度中國大陸市場銷售額 8% 的罰款，計人民幣 60.88 億元。該調查案確認高通實施壟斷行為之事實，中國大陸發改委並提出 5 項改善方案，要求高通履行。

經調查取證和分析論證，高通在 CDMA、WCDMA、LTE 無線通信標準必要專利許可市場和基頻晶片市場具有市場支配地位，實施了以下濫用市場支配地位的行為：

- (1) 收取不公平的高價專利許可費：高通對中國大陸企業進行專利許可時拒絕提供專利清單，過期專利一直包含在專利組合中並收取許可費。同時，高通公司要求中國大陸被許可人將持有的相關專利向其進行免費反向許可，拒絕在許可費中抵扣反向許可的專利價值或提供其他對價。
- (2) 沒有正當理由搭售非無線通信標準必要專利許可：高通不將性質不同的無線通信標準必要專利與非無線通信標準必要專利進行區分並分別對外許可，而是利用在無線通信標準必要專利許可市場的支配地位，沒有正當理由將非無線通信標準必要專利許可進行搭售，中國大陸之部分被許可人被迫從高通獲得非無線通信標準必要專利許可。
- (3) 在基頻晶片銷售中附加不合理條件：高通將簽訂和不挑戰專利許可協議作為中國大陸被許可人獲得其基頻晶片供應的條件。如果潛在被許可人未簽訂包含了以上不合理條款的專利許可協議，或者被許可人就專利許可協議產生爭議並提起訴訟，高通均拒絕供應基頻晶片。

### (三) 關於濫用智慧財產權的反壟斷指南之影響

近年來，中國大陸開啟濫用智慧財產權反壟斷法律戰後，雖然我國廠商多為國際廠商之主要代工廠，我國廠商在中國大陸仍有可能會面臨倒反壟斷調查，或是若有國際廠商在中國大陸發生反壟斷訴訟，也對我國廠商造成影響，例如 2017 年 1 月蘋果公司在美國、中國大陸等地法院控告高通濫用市場支配地位收取不合理專利費用，高通公司亦於 2017 年 5 月反制蘋果公司拒付專利費用，對我國 4 家組裝代工廠鴻海、緯創、和碩及仁寶使用高通技術提起訴訟，未來高通取消專利授權後，可能對廠商產生不利影響，或對部分廠商帶來轉單效應。

目前中國大陸科技產業技術轉型期，將持續透過行政和司法手段對外資企業進行濫用智慧財產權壟斷的調查，未來隨著濫用智慧財產權反壟斷指南的正式頒布，可能更加深反壟斷的執法，以保護其智慧財產權的發展。對此，我國企業除應提高對自身國際或兩岸經營之警覺性，也建議廠商可將產業的海外布局融入全球產業鏈，以分散在中國大陸投資的營運風險。

資料來源：

1. [http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-01/23/content\\_5162572.htm](http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-01/23/content_5162572.htm)
2. [http://www.mlex.com/China/Attachments/2014-04-17\\_BT5BM49Q967HTZ82/GD%20verdict.pdf](http://www.mlex.com/China/Attachments/2014-04-17_BT5BM49Q967HTZ82/GD%20verdict.pdf)
3. <https://stli.iii.org.tw/Antitrust/201503.pdf>
4. <http://140.119.184.164/view/227.php>

---

## 名詞解釋

無。

## 國際重要執法機關

### ■ 歐盟

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

### ■ 美國

美國反托拉斯法執法權限，由下述兩機關執行：

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

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

## ■ 中國大陸

中國大陸反壟斷（反托拉斯）執法機關，分屬：

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

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

執行單位：



科技應用法制中心

與我們聯絡 [stli@iii.org.tw](mailto:stli@iii.org.tw)