

88. U. S. v. Trans-Missouri Freight Ass'n,

V. 166 U.S. 290 (1897)

簡資修 節譯

判 決 要 旨

從事州際交通、彼此競爭之鐵路公司，為求相互保護，以確立及維持所有涉及州際及地方交通之合理的運費、規則及規範，並組成協會，以約束全體公司，對違反者將以金錢為處罰而簽訂之協議，雖該協議明定每一簽署人得經三十日通知後退出，仍屬反托拉斯法中所稱之限制交易或限制商業之契約或聯合。

(An agreement between a number of competing railroads engaged in interstate traffic "for the purpose of mutual protection by establishing and maintaining reasonable rates, rules, and regulations on all freight traffic, both through and local," and forming an association to govern all the companies, and a violation of which subjects the defaulting company to a pecuniary penalty, is an agreement or combination in restraint of trade or commerce, in the meaning of the anti-trust law, though each party to the agreement, may withdraw therefrom on giving 30 days' notice.)

關 鍵 詞

the Sherman Act(休曼法); monopoly(獨占); price fixing(聯合定價); reasonable rates (合理送運費率); contract in restraint of trade or commerce (限制交易契約)。

(本案判決由大法官 Peckham 主筆撰寫)

事實

一八八九年三月十五日，被告鐵路公司成立一 Trans-Missouri Freight Association。其目的在於互相保護，就貨物運輸收費，建立及維持合理的費率、規則及其他規範。美國政府乃向聯邦地區法院起訴，要求法院宣告這些協定無效，並且解散此一組織。聯邦地區法院不同意美國政府的見解，聯邦上訴法院亦贊同地區法院的判決。

判決

聯邦地區法院及上訴法院的判決廢棄，發回更審。

理由

休曼法中所言：「任何契約、托拉斯式或其他形式之聯合或共謀，有限制州際或國際貿易或商業時，應宣佈為不法」，其義為何？應僅限於不合理的商業或貿易限制？或者如條文字義所言，包括所有具此限制性的契約？

有人主張聯邦制定法中若含有普通法的用語，其意義應與在普通法中相同，所以，既然該法的名稱「為保護貿易與商業免於不法的限制及獨占」，是指那些普通法視為不法的限制與獨占，該法應僅適用於這些不法行為上。本院則認為該法名稱

所使用名詞，應是指該法整體條文所顯示出來的不法限制與獨占。我們應觀諸法條本身去求得其意義，訴諸法律名稱，無法改變條文用詞的字面意義。限制交易的契約在英國與本國為人所知及談論，已有數百年的歷史，而該詞包括事實上或未來可能限制貿易的契約。這些契約當中，一方面有些被法院以其限制為不合理，認定為無效因而無執行力，另一方面有些限制因其並非不合理，而被認定為有效。在普通法中，一契約雖有限制效果，可能仍是有效。不過，雖然其為有效，但是在普通法或其他法域，限制交易契約仍為限制交易契約。既然休曼法使用「限制交易契約」一詞，則契約只要具有此性質，不是僅指那些無效或無執行力的不合理限制交易契約，皆包括在內。

被告一再主張鐵路產業的特殊性。他們說，鐵道一旦建好了，就必須不斷的營運。營運只要能支付其營運費用，即使只能賺取非常微薄的利潤，也總比不營運好，這是因為鐵道幾乎不可能拆除轉作其他用途。於是在其他行業也許行得通的競爭，會使得鐵路公司破產，造成破產管理人接收公司；破產管理人因為是為債權人服務，不考慮公司已投下的資本，將僅以鐵道建好的營運費用為其定價考量，降低價格，此時尚未破產的鐵路公司，亦必須降價競爭，以致於不可能回收已投入興建鐵道的成本，於是亦

步入前者的後塵，因而無辜的股東及公眾利益即受到傷害。

唯一可以避免此一悲慘結果的方法，有人說是競爭的鐵路公司必須達成協議自力救濟，不要削價競爭，聯合提高價格，使其獲得合理的利潤，因此聯合訂定合理運費的契約，即應是有效的。不過，此一問題的另一面，則可能導致必須修正上述的看法。如果休曼法僅欲規範那些不合理的限制交易契約，則何謂合理的運費即極度不確定。什麼是合理價格的標準？又價格是否應高至使得投資股東有合理的投資報酬率才是合理的？哪麼什麼又是合理的投資報酬率？投資報酬率有時應視風險而定，而個別區域有不同的風險，應以何者為標準？合理的投資報酬率應該是，為有效興建裝備鐵路，依誠實信用所投下資本的合理報酬？或是依運輸貨物的實際成本來決定？如果是後者，為將來修補路基或淘汰換新所提撥的積金，應否算入營運成本？或者合理的投資報酬，應以其他運輸同樣貨物的鐵路公司的運費為準？若是如此，因為這些鐵路公司已經聯合定價，也就無運費之不同，此題即無解。顯而易見，單單只是訂定合理定價的公式，就非常困難。即使可以訂出合理定價公式，因為合理價格之認定牽涉太多的因素，大部分的托運人，在未來的繼續交易及必須花下大量金錢與

時間證明運費不合理的考量下，是不會去主張運費不合理。因此，如果休曼法不規範那些非不合理但是維持高額運費的限制契約，則所謂合理與否，實質上將由鐵路公司來決定。

自由及不受限制的競爭，是一般商業及吾人生活中的交易的規範者。其害處及好處皆由此而生。在激烈競爭下，強者也許擊垮弱者，價格波動也許造成災禍，不過，將其害處與好處作一比較，競爭仍然是商業世界的控制因素。為管理人的事務而制定的法律或設計的系統，不管其目的是如何的有效益，於執行時，總不免造成些許痛苦。也許在未來，鐵路公司可以被免除適用競爭的痛苦，但是其不可私自聯合或協議來消除之。

大法官 White 之不同意見書

本院論斷本案系爭契約不管其合理與有效，之所以被認定為不法，是因為依照一般法之原則，其觸犯了國會通過的休曼法。首先，此一論斷的意涵應充分被瞭解。既然系爭契約並非不合理，則在一般法下(general law)，是合法有效的，則本院判決意味著，此一國會制定通過的法律是違反一般法之原則(general principles of law)，且剝奪了個人或行號去訂立許許多多合理契約的權利。但是此一說法，無異是說，休曼法本身是不合理的。因此理性上去討論此法，吾人

必須承認非常困難，因為既然此法為不合理，則想要用理性去解釋此法，是沒有意義或是超乎常人理性之外。於是該問的問題是，吾人應該給予該法合理的適用，或是將之視為不理性因而違反正義的基本原則？

本院認為在普通法中的「交易之限制」(restraint of trade)，既然包括合理與不合理，則在休曼法中，該詞亦應是如此，此一理解是正確的嗎？我想就有關法的發展作一簡單的歷史回顧，不但可以證明此一理解是錯誤的，而且可以顯示交易之限制，僅指那些不合理限制交易者，因此那些合理的契約，雖然在某層次可說其限制交易，但是不在所謂「交易之限制」範圍內。在判決先例，也許我們可以發現法院使用，「那些限制交易的契約由於是合理故合法」之文字，但是此僅是文字的一種表現方式，而非定義，因此無法即謂「任何限制交易的契約」(every contract in restraint of trade)此一概括詞語，包含這些合理的契約。

在普通法中，僅部份限制交易的契約，用 Maule 法官在 Rannie v. Irvine 案的話說，是接枝在交易之限制原則上之例外，並且此一例外反而更深化了原則。此一原則之繼續發展，亦可見如果契約是合理的，即使其有限制交易的效果，並不適用「交易之限制」，又是一原則之例外。

此一原則初發展時，將所有限制交易效果的契約視為不法，也許是事實。不過，隨著交易之發展，若是僅有部份限制交易的契約亦被視為不法，所謂契約自由或交易自由，將無從實現。因此基於事務之本質，僅有部份限制交易的契約，即必須被區分出來，不受「交易之限制」原則之適用。也是由於此一觀念之轉變，最終導致一個契約是否具交易之限制因而不法，應以理性為認定基礎，亦即應參酌所有可能的層面，系爭契約真的具交易之限制，或是其為契約或交易自由所必須。如果將「交易之限制」理解為包括所有可能產生限制交易效果的契約，將是違背理性，因為此將包含交易之精髓，從而即無交易，也就無交易可限制。

法的明顯意圖是保護契約與交易自由。若是法之解釋，摧毀或重度傷害契約與交易的自由，此一意圖不受阻礙嗎？如果合理法則無法決定個人訂約的權利，無法確保交易賴以成立的契約有效性，則人民的自由權利與契約自由將為何？不再受到合理法則的保護，上述自由權利，一旦受到質疑，即決定於司法權威之恣意。在我看來，一個保護契約自由的法律，經過本院的解釋卻反而大大減損此一自由。