

# EU競争法が自動車産業に与える影響

ブリュッセル・センター

EUにおいては、自動車業界は競争法上問題となることが多いため、欧州委員会の競争総局でも自動車を中心に担当する特別の部門（Competition Directorate - General, Directorate F, Unit 2）を設け、EU自動車市場に常に注目している。競争担当のモンティ委員は、欧州委は「市場を自由化し、消費者を中心とした米国経済モデルに近づくことが結果として効率性を増強し、メーカーの利益にも資するため、反産業的な政策を遂行する意図はない」と主張している。以下ではEUの競争法が自動車産業にどのような影響を与えているのかをみる。

本レポートは、ジェットロ・ブリュッセルセンターが、Van Bael & Bellis 法律事務所の亀岡悦子女史に、EU競争法がEU自動車産業に与える調査を依頼し、執筆頂いたものである。

## 1．自動車流通とEC条約第81条違反

自動車部門は、支配的地位の濫用について規定するEC条約第82条より、不当な協定、合意を禁止する第81条の点で問題になることが多い。なぜならEU市場においては、部品や特殊技術を除いて、一社が独占的地位にあることは稀であるからである。

第81条違反の例として、2001年10月10日に欧州委が、ダイムラー・クライスラーに対し、並行輸入を妨げ、自動車のリースと販売の市

場における競争を害したとして7,200万ユーロの罰金を科した事件がある<sup>(注1)</sup>。これは欧州委が自動車メーカーに罰金を科した4つ目のケースである<sup>(注2)</sup>。欧州委は、ダイムラー・クライスラーに対し異議告知書を99年に提出しているが、事態の深刻さを考慮して当事者だけでなくプレスリリースを通じて発表した。現行のEU適用免除規則（1475/95）によれば、メーカーは独立の販売業者に対する販売を禁じることができるとしているが、ダイムラー・クライスラーの方法は、他の加盟

(注1) 欧州委員会のプレスリリース (IP/01/1394 of 10. 10. 2001)

(注2) 他のケースは、Commission, Decision of 28. 1. 0998, Case /35.733, VW, O. J. L 124 ; Commission Decision of 20. 9. 2000, Case COMP/36.653, Opel, O.J. L 59 ; Commission Decision of 29. 6. 2001, Case COMP/36.693, Volkswagen, O. J. L 262, 2. 10. 200.

.....

国の最終消費者向けを含む並行輸入自体を制限しているためEU競争法違反とされた。さらに3%以上のリベートを消費者に与えるディーラーには、自動車の供給を制限するとの協定への合意が、価格設定(再販売価格維持)とされた。このような慣行については、既に2001年のフォルクスワーゲン事件でも問題になっている<sup>(注3)</sup>。欧州委は、メルセデスベンツの新車の輸出制限についても審査を開始している。

EU競争法上の手続きにおいては、欧州委からの質問書に答えることが関係企業の本職となる。例えば、自動車メーカー間の協力協定を欧州委へ届出後、欧州委の自動車担当部門から、当事者宛てに質問書が送付されることがある。質問書の内容は、過去数年間の全世界とEU市場での製品製造数、販売数、将来の展望(5年後の製造数等)、工場の現時点での生産力、生産力増強のための処置、他社との協力協定の内容、製品の特徴、市場新規参入についての評価、新規参入業者についての情報、知的所有権についての情報等が考えられる。質問書は締め切りが定められており、その期限までに欧州委に返送しなければならないが、締め切りの延長が可能な場合もある。

## 2. 一括適用免除規則

### (1) 一括適用免除規則改正案

現在、特に自動車業界で注目されているのは、2002年2月に欧州委によって採択された自動車に関する規則改正案<sup>(注4)</sup>(インターネットでは2002年3月11日、EU官報には2002年3月16日に発表である。同改正案は、EU

自動車産業市場に大きな影響を及ぼすものである。

EC条約第81条に違反する可能性のある協定は、個別または一括適用免除の制度によって違反を免れることができる。欧州委は、自動車流通制度を対象とする一括適用免除規則1475/95<sup>(注5)</sup>を95年に採択し、現在も適用されているが、この規則が2002年9月末に失効予定のため同改正案が発表された。ここで対象となる自動車は、自家用車だけでなくバス、トラックも含まれる。

2001年末に現行競争法制度の問題点について、外部のコンサルタントに依頼したレポートが欧州委に提出された<sup>(注6)</sup>。同レポートは、一括適用免除が廃止された場合、維持された場合、改正された場合のそれぞれの影響を評価することを目的とした。11月末か12月初頭に発表を予定していた規則改正案は、フランスとドイツ出身の欧州委委員の賛同を得ることが難しく、大幅に遅れて結局2002年3月に発表された。

### (2) 改正の意図

同改正案は、EU市場における自動車の排他的流通制度を保護する目的で制定された95年に施行され、2002年9月30日に失効する規則1475/95に関するものである。欧州委は、現在同規則に代わる制度の必要性を調べている。EU自動車製造業界は、同規則の重要部分を維持するように要請している。もし欧州委が同規則に代わる新たな規則を制定しないと、自動車産業は自動的に他の専門部門と同様に扱われ、流通契約についての一般的なEU競争法のルールが適用され、一括適用免

(注3) Commission Decision of 29. 6. 2001, Case COMP/36.693, Volkswagen, O. J. L 262, 2. 10. 200.

(注4) Draft of Commission Regulation on the application of Article 81 (3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle industry.

(注5) Commission Regulation (EC) No 1475/95 of 28 June 1995 on the application of Article 85 (3) of the Treaty to certain categories of motor vehicle distribution and servicing agreements, O. J. L 142, 29/06/1995 p.25-34.

(注6) Study on the impact of possible future legislative scenarios for motor vehicle distribution on all parties concerned-Andersen-03. 12. 2001.

除規則2790/99<sup>(注7)</sup>の対象となる。自動車部門の一括適用免除規則1475/95は、価格設定、販売網の地理的配分の制限などを規定している。しかし、欧州委は、この一般的ルールは他の産業セクターには適切であるが、自動車産業独特の問題対処には不十分で、自動車産業にはより厳格な制度が必要であると考えている。

欧州委は、現状において規則1475/95の目的は、完全には達成されていないと考えている。このため欧州委は同改正案により、消費者とEU自動車産業の利益の調整を図ろうとしている。欧州委は、EUの消費者は、現行の制度からは正当な利益を受けておらず、ディーラー間の競争は十分に活発ではなく、ディーラーは自動車メーカーに過度に依存しているとする。自由化擁護者と消費者団体は、欧州委の改正案は十分に消費者保護を考えていないと批判するが、欧州委は、第三国との競争も考慮すると、EUにおける自動車業界の競争自由化は急激になされるべきではないと考えている。

### (3) 改正の要点

欧州委は、メーカーに許可された地域での販売を担当するディーラーを選定する排他的流通制度と一定の基準に従って選択されたディーラーを使う選択的流通制度の二つの方法から、自動車メーカーは選ぶことができるようになるとしている。つまり改正案では、「専属」のディーラーは自由に他の小売業者に販売ができるが、選択的流通制度では、ディーラーは小売業者に一定の「選択的」資格を要求することができる。シトロエンの専務取締役は、排他的流通制度は、ディーラーに、スーパーマーケットを含め、その地域にあるすべての者に自動車を販売することを許可す

ることを意味するため、自動車メーカーは同制度を好まないだろうと述べている<sup>(注8)</sup>。オランダ・ダイムラー・クライスラーのCEOも、多くの自動車メーカーが選択的流通制度を選択することを予想しており、その結果、販売代理店の数が増加するかもしれないと考えている。選択的流通制度では、大規模のディーラー・グループが有利であり、そのため中小のディーラーは追い込まれることになる<sup>(注9)</sup>。

選択的流通制度に所属する流通業者は、インターネットなどを使ってEU市場上どこでも販売ができるようになる。大陸の加盟国の販売業者が英国に店を開くこともできるようになり、現在、英国以外のEU加盟国と英国との間の23%の自動車価格差を縮小する効果をもち得る。また、販売店は数種のメーカーの自動車を扱うことができるようになる。既にスペインのスーパーマーケットでは、2月から22の自動車メーカーによる1,400のモデルを売り出している<sup>(注10)</sup>。

また、改正案によると、メーカーはオンライン上で車を販売する小売会社にも自動車を販売することができるが、欧州委は、同案によって、メーカーにインターネット上での自動車販売者にも販売することを強制することは、消費者の利益を考慮すると利点よりも不利な点が多いと考えている。しかし、今回の改正で地理的制限を減らすことによって、将来のインターネット販売での障害を減少する可能性もある。競争担当のモンティ委員は、インターネットでの販売は最終的には、新車を外国で購入することをはるかに容易にし、ディーラーに他種の自動車を販売することを可能にするだけでなく、価格、選択の点で

(注7) Commission Regulation (EC) No 2790/1999 of 22 December 1999 on the application of Article 81 (3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerted practices, OJ L 336, 29/12/1999 p.21-25.

(注8) Automotive News Europe, 12. 2. 2002.

(注9) Automotive News Europe, 12. 2. 2002.

(注10) Les Echos, 15. 2. 2002.

.....

消費者に有利であることを認めている<sup>(注11)</sup>。また、同改正案では、メーカーは複数の地理的販売市場にそれぞれ異なる販売目標を課してはならないとしている。

自動車の修理などのアフターサービスは、現在、自動車製造業の売上の6%、利益の20~30%を占めている。同改正案は、独立の自動車修理店は制限なく自動車部品を手に入れることが可能にし、この分野での効果的な競争を保護するために、メーカーは独立の修理業者の技術上の情報、道具、設備等へのアクセスを妨げることにはできないとしている。同改正案では、ディストリビューターは修理についても自分で扱うか、認可した下請け業者に依頼するかを選択することができる。また、ディーラーは、自己のショールームにおいてアフターサービスを提供する義務を負わない。

#### (4) 今後の手続き

欧州委は、第1回目の諮問委員会(2002年3月上旬)で加盟国代表者と同改正案について協議し、2002年3月16日、同案を官報に掲載した。今後、欧州委は、業界を含めた第三者の意見を考慮の上、第2回目の諮問委員会で加盟国代表者と協議の上、最終的に改正案を2002年夏頃に採択する予定である。同改正案が予定通り採択されると2010年5月31日に失効することになり、一括適用免除規則1475/95の失効期日と重なることになる。

### 3. EC裁判所と自動車流通

2001年2月14日にEC第一審裁判所は、自動車流通に関する判決(Système Européen Promotion社 vs 欧州委)を下している。この事件は、EC条約第81条と一括適用免除規則1475/95に基づいてなされた申し立てが欧州委によって却下されたために、EC裁判所で争われることになった。Système

Européen Promotion社は、自動車の購入、販売、リースを業務とする会社であるが、ルノー・フランスとその子会社等に対する申し立てを欧州委に提出した。この申し立てによれば、ルノー・オランダは、ルノー・フランスの要請により、自動車輸出を減少を促す通知をオランダのディーラーに送付し、輸出に回された自動車は年間割り当てやディーラーのボーナスには考慮されないことを告げた。オランダのディーラーから、この通知により以後、輸出用の自動車は、注文できないことを告知されたSystème Européen Promotion社は、EC条約第81条第1項違反を理由に、ルノーの一括適用免除を撤回することを欧州委に要請した。一括適用免除規則1475/95は、無条件のものではなく市場分割、価格設定等のEC条約上競争法違反が後に発覚した場合には、欧州委によって取り消されうる。欧州委は99年3月8日、審査の結果、この申し立てを決定によって、却下したので、Système Européen Promotion社は、この欧州委決定の取り消しを求めてEC第一審裁判所に訴えた。しかし、欧州委は、審査開始決定につき違反の重大性を考慮し、審査を継続する共同体の利益があるかどうか決定するにおいて裁量権を有し、申立人の主張する手続上の瑕疵も認められない等の理由で、EC第一審裁判所は結局、取り消しを認めなかった。

### 4. 自動車製造業に対する国家援助

国家援助はEU市場の競争を最も害し得る手段の一つのため、EU競争法の一分野であり、EC条約第87~89条で規制されているが、ここでも自動車が問題になっている。ちなみに国家援助については、欧州委競争総局でも、国家援助のみを扱う特別の部門が設けられている。欧州委は2002年2月13日、英国のフォードのエンジン工場に対する1,740万ポンド

---

(注11) Speech/02/79 of 26. 02. 2002 (European Competition, Day in Madrid).

(2,800万ユーロ)の援助が、EU競争法違反であるかどうかを再度審査する旨を発表した<sup>(注12)</sup>。フォードは2月5日に高級車ジャガーのV8エンジンを製造することで知られている工場の生産力を増強するため、資金を導入することを発表していた。この投資によって地域の工場閉鎖の打撃をうけている南ウェールズ地方に600を越す新たな職を作り出すことになる。一方、2002年1月23日には、英国にあるGMの子会社に対する英国政府の1,000万ポンドの付与についての審査が欧州委によって開始している<sup>(注13)</sup>。

自動車産業に対しては、EUでは国家援助の分野でも特別のフレームワークが設定されている<sup>(注14)</sup>。フレームワークの目的は、自動車産業が米国、日本に遅れをとらないように研究開発、トレーニング、担当当局の役割の近代化等を考慮し、98年1月1日から自動車業界に対する重要な国家援助を、一定の規則に従って事前届出することを促すものである。

## 5. 自動車業界におけるEU競争法とEU環境法の関係

EC条約は第6条において、環境保護を規定しているが、欧州委は環境についてもEU競争法が適用されることをそのレポート中で明らかにしている<sup>(注15)</sup>。特に個々の事件の分析について、ある協定の及ぼす競争を害する効果と、その協定が達し得る環境保護の目的

との利益を考量すると述べている。以下、欧州委が扱った2つの事例を掲げる。

欧州自動車工業会(ACEA)は、自動車からの二酸化炭素の排気を制限するACEA会員間の協定は、大気中の二酸化炭素減少を掲げるEUの政策に合致するもので<sup>(注16)</sup>、EC条約第81条第1項に違反しないものと判断した<sup>(注17)</sup>。同協定は、ACEA会員の自動車メーカーが、2008年までに25%の減少を目標として掲げ、欧州委とEU加盟各国は、その目標に向け努力することを明らかにしている。欧州委は同協定は、全会員にとっての平均減少基準を設定したのみで、各メーカーは自由に各自で減少量を設定することができ、各社が二酸化炭素排気制限の技術を開発することができるため、お互いの競争を害することはないと解した。

次に、EUCAR事件では、環境に関する研究を目的としたEU市場で活動する自動車メーカー間の協力協定に対し、欧州委は好意的な態度を示した<sup>(注18)</sup>。

同協定は、自動車の騒音制限やモーターからの排気の効果等を研究することを目的としており、実験・研究の結果は直接に特定の自動車のみで使用されることを目的としたものではなかった。そこで欧州委は、同協定による研究は、市場での企業間の競争以前の段階にて行われるもので、EU競争法に反しないと結論づけた。

(注12) Press release IP/02/239.13.2. 2002.

(注13) Press release IP/02/125.23.1. 2002.

(注14) Community framework for state aid to the motor vehicle industry of September 15, 1997 O.J. C 279/1.

(注15) e Rapport sur la politique de concurrence - 1995, Commission européenne DG - Concurrence, 1996.

(注16) COM (1998) 495 final.

(注17) e Rapport sur la politique de concurrence - 1998, Commission européenne DG - Concurrence, 1999.

(注18) e Rapport sur la politique de concurrence - 1998, Commission européenne DG - Concurrence, 1999.

.....

**(参考)**

**『EC競争法』(村上政博)**

一括適用免除 85条3項は、EC委員会が、一定の種類(類型)の共同行為について適用免除を宣言する旨規定している。

この規定を受けて、EC理事会は特定の種類の共同行為について適用免除規則を制定する権限をEC委員会に授与する理事会規則を採択している。まず、1965年の理事会規則19号により、EC理事会は、排他的取引協定、工業所有権の取得もしくは使用、またはノウハウの譲渡もしくは使用に関して課された制限を含む協定について適用免除規則を制定する権限をEC委員会に授与した(「一定の種類(類型)の協定、決定、協調行為への条約85条3項に関する1965年3月6日の理事会規則」No. 19/95)。次に、1971年の理事会規則2821号により、規格または型式の設定(標準化)、工業所有権と機密の技術上の知識を含む、研究成果の利用と開発、専門化の協定等について適用免除規則を制定する権限をEC委員会に授与した(「一定の種類(類型)の協定、決定、協調行為への条約85条3項の摘要に関する1971年12月20日の理事会規則」No. 2821/71)。

これらの授権を受けて、EC委員会は1972年に排他的取引契約に関する一括適用免除規則を、1967年に専門化契約に関する一括適用免除規則を制定した。その後、排他的取引契約については、1967年の一括適用免除規則を、1983年に内容を修正したうえ、排他的販売契約に関する一括適用免除規則と排他的購入契約に関する一括適用免除規則とに分けた。また、専門化契約については、1972年の一括適用免除規則を1977年、1982年にそれぞれ5年間延長したうえ、1984年に1982年の一括適用免除規則を廃止して新しい一括適用免除規則を制定する形で、内容を変更した現行の専門化契約に関する一括適用免除規則を制定した。

また、EC委員会は、1984年に、特許ライセンス契約に関する一括適用免除規則、自動車販売・サービスに関する一括適用免除規則、共同研究開発契約に関する一括適用免除規則の三つを、1988年に、フランチャイズ契約に関する一括適用免除規則、ノウハウライセンス契約に関する一括適用免除規則の二つを制定している。このように、1984年以降一括適用免除規則が急速に整備された。

一括適用免除規則は、規則の定める一定の要件を満たす契約について85条1項の適用を自動的に免除する。一定の要件を満たす契約についてはEC委員会に届け出る必要もない。ただし、EC委員会は、一括適用免除のための要件を満たす契約について、具体的事案において85条3項と両立しない効果をもたらす場合には、正式決定をもって一括適用免除の利益を撤回しうる。

また、一括適用免除規則の定める(一括適用免除のための)一定の要件を満たさない契約について、EC委員会に届け出て個別適用免除の決定を受けることは可能である。

特許ライセンス契約、専門化契約、共同研究開発契約、フランチャイズ契約、ノウハウライセンス契約に関する五つの一括適用免除規則は、85条1項から一括適用免除を自動的に受けられない契約のうち、さらに一定の要件を満たす契約について、当該契約がEC委員会に届け出られ、かつ、EC委員会が6カ月以内に異議を申し立てない(適用免除に反対しない)場合には、85条1項の適用を自動的に免除するという自動適用免除制度(または異議申立制度 - oppositon procedure)を採用している。

一括適用免除規則の基本的な枠組み、内容については、制定権限を授与する理事会規則が定める。また、一括適用免除規則の構成については、ほぼ固まってきている。

まず、一括適用免除規則は、主に85条3項の定める4要件と規則の実体的な内容との関係、兼ね合いを解説する前文と、主に一括適用免除に該当する契約内容を定める本文とに分かれる。

一括適用免除規則の本文は、各々の種類の契約について独自の実体的内容を定める実体条項と手続を定める手続条項とに大別できる。

実体条項には、一括適用免除宣言、必要条件(一括適用免除を受けるために必ず具備すべき条件)、白条項(合法条項 - 原則として85条1項に該当しないものであるが、例外的に85条1項に該当することになる場合にも85条3項により85条1項の適用を免除されるもの)、灰色条項(適用免除条項 - 85条1項に該当するおそれのあるものであるが、85条3項により85条1項の適用を免除されるもの)、黒条項(違法条項 - 85条

1項に該当するおそれがあり、85条3項によっても85条1項の適用を免除されないもの、適用除外条項（競争者間の契約など、各契約条項について検討するまでもなくそもそも一括適用免除規則の対象とならないもの）がある。これらの実体条項は、本文に1ないし5条におかれる。

手続条項には、自動適用免除制度、一括適用免除の利益の撤回、売上高・市場占有率の計算方法、関連事業者の定義（関連事業者を同一経済体としてひとまとめにして取り扱うため）、守秘義務、事業者団体の決定・協調行為への準用、経過規定（一括適用免除規則の制定規則の制定以前の既存契約、新規加盟以前に締結された既存契約の取扱いを定める）、有効期間である。手続条項については、ほぼ共通の内容が定められており、同一文言が用いられることも多い。ただし、自動適用免除条項の自動的に適用免除となる契約の範囲、一括適用免除の利益撤回条項の撤回事由については各々の契約類型に合わせて書き分けられている。

一括適用免除規則は、必要条件を具備した一括適用免除宣言に該当する契約のうち、適用除外条項（不適用事由）に該当せず、白条項および灰色条項を含んでいるものについて85条1項の適用を免除する。

より正確にいうと、一括適用免除規則は、必要条件を具備した一括適用免除宣言に該当する契約のうち、規則が適用にならない事由に該当するものを除き、灰色条項として列挙している条項、白条項として特に列挙している条項および通常は競争制限的でなく85条に該当しない白条項と同等な条項を含む契約について、85条1項の適用を免除する。また、自動適用免除条項は、通常、必要条件を具備した一括適用免除宣言に該当する契約のうち、運用除外に該当せず、白条項、灰色条項以外の競争的制限的条項を含み、かつ黒条項を含まない契約についてEC委員会への届出と異議ないことを条件に85条1項の適用を免除する。