

해외경쟁정책동향

• 본 연합회 •

미국

연방법무부, ALLTEL사의 기업결합을 조건부로 허용

연방법무부는 ALLTEL사에 대해 Western Wireless사의 60억원 상당의 주식을 취득하기 위해서는 3개 주(알칸사스, 캔사스 및 네브라스카) 지방에 있는 자산을 처분하도록 했다. 이번 기업결합이 예정대로 이루어지는 경우 가격인상, 품질저하 및 그 지역 무선 서비스를 위한 네트워크 투자가 감소할 것으로 연방법무부는 판단했기 때문이다.

연방법무부 독점금지국은 이번 기업결합을 막기 위해 워싱턴 D.C. 연방지방법원에 민사소송을 제기했으며, 이와 동시에 동의명령서도 제출했다. 법원이 이를 받아들이는 경우 연방법무부가 염려하고 있는 경쟁상의 문제들은 해결될 것으로 보인다.

“연방법무부의 이러한 조치는 무선 전화 서비스를 이용하는 소비자들에게 저렴하고 양질의 서비스를 이용하

도록 하기 위하여 이루어진 것이다”고 J. Bruce McDonald 부국장은 말했다. “매각 조치가 이루어지는 경우 이 지역 시장에서의 경쟁은 유지될 것이다”고 그는 덧붙였다. 이번 기업결합에 대해 연방법무부는 연방거래위원회와 공동으로 조사하였다.

ALLTEL과 Western Wireless는 여러 지방에서 서비스를 제공하고 있는 지역 무선 서비스 제공자이다. 이 두 사업자가 결합하면 더 큰 지역에서 서비스를 제공할 수 있다는 이점도 있지만, ALLTEL과 Western Wireless가 서로 경쟁관계를 유지하고 있는 특정 시장에서는 자산매각을 하도록 하는 것이 경쟁의 유지를 위해 필요하다고 연방법무부는 판단하였다. 연방법무부가 제출한 소장에 따르면, 두 사업자간의 기업결합은 이들이 현재 활동하고 있는 16개 지역에서 무선 전화 서비스를 제공함에 있어서 경쟁이 실질적으로 감소될 것이라고 주장하고 있다.

경쟁상의 문제들을 해결하기 위해 연방법무부가 제시한 동의명령서의 내용을 보면, 결합기업은 네브라스카의

9개 지역, 캔사스의 6개 지역 및 알칸사스의 1개 지역에 있는 Western Wireless의 무선 전화 서비스 사업 부문을 반드시 매각하도록 요구하고 있다. 그러나 로밍 서비스 제공과 관련된 Western Wireless의 자산에 대해서는 처분을 요구하지 않았다. ALLTEL에서는 현재 이러한 서비스는 제공하지 않고 있기 때문에 향후 경쟁이 감소할 우려가 없다는 것이 그 이유이다. 이 밖에도 ALLTEL은 Cellular One 그룹이 제공하는 서비스와 관련해서는, 16개 시장에서 운영하고 있는 자산을 처분하도록 했다.

ALLTEL은 워싱턴주에 본사를 두고 있으며 약 880만 가입자들에게 서비스를 제공하고 있고, 무선 음성 및 데이터 서비스 분야에서 가입자 기준으로 미국내 제6위 사업자이다. ALLTEL은 또한 CDMA 기술을 이용하여 24개 주에서 다른 무선 통신 사업자들에게 로밍 및 기타 무선 서비스를 제공하고 있다. 무선 서비스 이외에도, ALLTEL은 15개 주에서 지역 유선 서비스를 약 3백만 가입자에게 제공하고 있다. 2004년

ALLTEL의 수익은 약 82억 달러에 이른다.

Western Wireless 역시 워싱턴 주에 본사를 두고 있으며 약 140만 가입자들을 상대로 무선 음성 및 데이터 서비스를 제공하고 있으며, 가입자 기준으로 제9위 사업자이다. Western Wireless는 또한 CDMA, TDMA 및 GSM 기술을 이용하여 19개 주에서 다른 무선 통신사업자들에게 로밍 및 기타 무선서비스를 제공하고 있다. Western Wireless International이라는 자회사를 통해서 미국 이외의 7개 국가에서 통신 서비스를 제공하고 있기도 하다. Cellular One 그룹을 소유하고 있기도 한 Western Wireless는 작년에 약 19억 달러의 수익을 올린 것으로 알려졌다.

터니법(Tunney Act)의 규정에 따라, 연방법무부가 제출한 안은 연방법무부가 판단한 경쟁상황 평가와 함께 관보에 실린다. 이에 대해 이의가 있는 자는 누구든지 60일 이내에 의견을 제출할 수 있다. 60일이 경과한 후, 연방지방법원은 제출된 동의명령서에 대한 판단을 하게 된다.

2005 7. 6. 연방법무부

연방거래위원회, 휘발유 가격에 대한 보고서 발간

연방거래위원회는 "Gasoline Price Changes: The Dynamic of Supply, Demand, and Com-

petition"이라는 제목의 보고서를 발간했다. 이 보고서에서는 미국 소비자들이 주유소에서 지불하는 휘발유 가격에 영향을 미치는 많은 요인들에 대한 분석을 하고 있다. 따라서 원유 가격, 국내 및 국제적 수요의 증가 현황 및 연방과 주차원의 규제 등 휘발유 가격에 영향을 미치는 요인들을 광범위하게 분석했다. 이 보고서에서 내린 결론 중의 하나는 과거 20년이 넘는 기간 동안 원유 가격의 변화가 미국내 휘발유 소매가격 변화의 85%를 주도했다는 것이다. 이 밖에도 수요의 증가, 공급 제한 및 "청정 연료"나 과세 등 연방·주·지방자치단체 차원의 규제들도 주요 요인들로 꼽혔다.

"미국 소비자들은 휘발유 가격인상으로 어려움을 겪고 있으므로, 이 인상 요인들에 대해 알아야 할 가치가 있다"고 Deborah Platt Majoras 위원장은 말했다. 그녀는 또한 "연방거래위원회는 앞으로도 석유 산업에서의 반경쟁적이거나 기만적인 행위에 대해 조사를 계속할 것이며, 범위 반 행위에 대해서는 즉각적인 조치를 취할 것"이라고 덧붙였다.

이 보고서는 특정 지역에서의 휘발유 가격과 관련된 몇 개의 주요한 포인트들에 대한 사례연구로 시작된다. 유용한 사례를 들어보면, 연방거래위원회 담당자들은 2003년 8월간의 아리조나주 피닉스에서의 휘발유 소매 가격에 초점을 맞추었다. 2003년 8월초의 휘발유 가격은 갤런(약 3.8리터)당 1.52달러였으나, 같은 달 셋째 주에는 2.11달러로 인상되었다.

2003년 7월 20일에 송유관이 파열되고 이에 대한 복구가 즉각적으로 이루어지지 못하자, 피닉스 지역으로 공급되던 휘발유의 양이 감소되었고 이로 인해 가격이 인상되었다. 그러나 이러한 문제가 해결되자, 곧 가격은 제자리로 돌아왔다.

이 피닉스 사례는 휘발유의 수요와 공급 그리고 소비자가 지불해야 하는 가격과 관련하여 세 가지 기본적인 교훈을 제시하고 있다. 첫째, 일반적으로 휘발유 가격은 생산자의 비용과 소비자가 지불하려는 의지가 반영된다. 만일 휘발유를 생산하고 공급하는데 비용이 더 들거나, 또는 소비자가 현재 가격으로 휘발유를 더 사고자 한다면, 가격은 인상된다. 그러나 만일 휘발유 생산 및 공급 비용이 인하되거나, 또는 소비자들이 현재 가격하에서는 휘발유 소비를 줄이고자 한다면, 가격은 인하된다.

둘째, 소비자들이 가격 변화에 어떻게 반응하는지는 가격을 얼마나 인상 또는 인하해야 할지에 영향을 미친다. 휘발유의 대체재가 한정되어 있기 때문에 소비자들은 가격인상에 대해 반응할 수 있는 선택의 폭이 좁다. 소비자들은 운전 습관을 바꾸거나 걸어 다니거나 자전거를 타거나 버스나 지하철 등 대중교통 수단을 이용할 수 있는 정도가 고작이다. 그러나 이러한 것들을 선택하기는 실제로 어려운 경우가 많다.

셋째, 생산자들이 어떻게 휘발유의 가격 변화에 대처하는지는 가격이 얼마나 많이 인상되거나 인하되는지에

영향을 미친다. 일반적으로 현재 가격에서 소비자들의 수요를 충족시킬 만큼의 생산이 이루어지지 않고 있는 경우에, 높은 가격은 잠재적 이윤을 얻을 수 있는 기회라는 신호가 되며, 시장으로의 추가적인 공급이 이루어질 것이다. 피닉스 사례는 이러한 원칙들을 보여준 좋은 사례였다.

지난 30년 동안 연방거래위원회는 거의 모든 석유관련 사업에서의 독점 금지 문제에 대해 조사를 해왔으며, 공정회와 경제학적 실증 분석 및 보고서 발간을 해왔다. 2002년 이래 연방거래위원회에서는 반경쟁적 행위가 있는지 여부를 조사하기 위해, 전국 360개 사이트를 상대로 휘발유 가격 변동에 대한 모니터링을 해왔다. 연방거래위원회에서 이러한 가격 모니터링을 하고 있는 산업은 석유 산업이 유일하다. 그리고 지난 2004년에는 석유 산업에서의 기업결합, 구조 변화 및 독점금지법의 집행에 관한 보고서를 발간하기도 했다.

2005. 7. 5. 연방거래위원회

E U

EU위원회, E.ON의 기업결합 사건에 대해 심층 심사에 착수

EU위원회는 독일의 에너지 그룹인 E.ON이 헝가리의 유류 및 가스 그룹인 MOL의 가스 소매 및 저장 부문을 인수하겠다는 계획에 대해 심층심사

에 착수했다. 이처럼 위원회가 조사를 벌이게 된 것은 두 회사의 사업활동 분야가 수직·수평적으로 중복되는 부분이 많기 때문에, 이번 기업결합이 헝가리내 가스 및 전기 공급 체계 전분야에 걸쳐 중대한 경쟁상의 문제들이 발생할 것으로 예상되기 때문이다. 심층 심사를 하기로 한 결정으로 인해 이 기업결합에 대한 최종 심결을 예단할 수는 없다. EU위원회는 이번 기업결합이 유럽 역내 전역 또는 일부 지역에서 유효 경쟁을 심각하게 방해하는지 여부에 대해 90일 이내에 최종 결정을 해야 한다.

“에너지 산업은 유럽 경쟁정책에 있어서 매우 중요하다. 그러므로 이번 기업인수가 끼칠 경쟁상 영향에 대해 위원회는 세심하게 분석해야 한다”고 Neelie Kroes 경쟁위원은 말했다.

E.ON은 독일 기업으로서 주로 전기와 가스 공급에 중점을 두고 있는 에너지 그룹이다. 이 그룹은 헝가리 가스 및 전기 소매 시장에서도 활동하고 있는데, 몇 개의 유통회사들을 통해 관리를 하고 있다.

MOL은 원래 헝가리에서 유류 및 가스 사업을 하고 있는 그룹으로서, 천연가스, 유류, 화학 분야에서 주로 활동하고 있다. MOL은 특히 헝가리내 가스 공급에 있어서 기간사업자이다. 이번 기업결합을 통해 E.ON은 MOL의 가스 도매 부문, 영업 및 마케팅 부문, 가스 저장 부문을 인수할 것이다.

1단계 심사를 통해, 위원회는 E.ON

이 가스 공급 체계에서 수직적 결합을 하는 경우 상당한 경쟁제한의 위험이 발생할 것으로 보았다. 특히 헝가리 내의 가스 자원을 통제할 수 있을 것이라는 점이 우려되었다. 이는 가스와 전기 시장에서 하방으로 경쟁자를 배제시켜서, 가스 조달 및 도매 시장에서 잠재적 경쟁자를 사라지게 할 위험을 발생시킨다. 따라서 EU위원회는 그러한 시장들에서 경쟁을 제한할 우려가 있으며, 자유화가 이루어지고 있는 헝가리 에너지 부문에서 이익을 훼손시킬 것으로 판단했다.

이러한 문제들 때문에, 위원회는 헝가리 가스 및 전기 시장에 이번 기업결합이 미치는 영향을 심층 심사하기로 했다.

2005. 7. 8. EU위원회

Lufthansa와 Swiss airline의 기업결합을 조건부 승인

EU위원회는 독일 항공사인 Lufthansa의 스위스 항공사인 Swiss International Air Lines Ltd.(이하 Swiss airline)의 기업결합을 승인했다. 그러나 위원회의 이러한 승인에는 양사가 취리히와 프랑크푸르트 공항의 슬롯을 비롯하여 몇 가지를 포기해야 하는 조건이 붙어 있다. 이 조건들이 이행되는 한, 양사간의 기업결합은 유럽 역내 또는 스위스에서 경쟁상의 문제를 발생시키지 않을 것으로 위원회는 판단했다.

“유럽내 항공사간의 결합에 대해서

는 환영하지만, 이로써 요금이 인상되거나 승객들의 선택권이 줄어서는 안 된다. 이번에 Lufthansa에 부여된 조건으로 인해, 경쟁사들은 새로이 탄생되는 결합기업과 신규 서비스를 제공하기 위한 경쟁을 하는데 어려움이 없을 것으로 본다"고 Neelie Kroes 경쟁위원은 말했다.

지난 5월 20일에 Lufthansa는 Swiss airline의 사업부문 대부분을 인수하기로 하는 협정서를 위원회에 제출했다. Lufthansa는 독일내 제1위 항공사로서 여객 및 화물 운송과 그 관련 서비스를 제공하고 있으며, Star Alliance의 회원사이다. Swiss airline은 지역 항공사였던 기존의 Crossair를 모체로 하여 2002년에 설립된 항공사로서, 스위스내 제1위 항공사이며, 역시 여객·화물 등의 서비스를 제공하고 있다.

위원회는 조사 결과, 이번 기업결합이 유럽내 몇 개 노선, 특히 취리히-뮌헨간 노선과, 미국, 남아프리카, 태국 및 이집트간 장거리 노선에서 경쟁을 실질적으로 제한할 수 있다고 보았다. 이러한 결정을 내리기에 앞서, 위원회는 Lufthansa가 Star Alliance의 회원사인 점도 고려했다.

이 같은 위원회의 우려를 해소시키기 위해, 양사는 스스로 취리히, 프랑크푸르트, 뮌헨, 뒤셀도르프, 베를린, 빈, 스톡홀름 및 코펜하겐 공항의 슬롯을 포기하기로 했다. 이는 경쟁항공사들이 매일 총 41번의 왕복 운항을 추가적으로 할 수 있다는 것을 의미한다.

한편 시장 진입을 촉진시키기 위해, 신규 사업자들은 일정 기간이 지난 뒤에 이른바 "grandfather right"라는 권한을 부여 받는데, 이로써 적어도 3년간은 취리히-프랑크푸르트 및 취리히-뮌헨간 노선에서 슬롯을 넘겨받아 이용할 수 있게 된다. 따라서 이들 노선에 대한 신규 진입의 위험이 감소될 것이다.

한편 스위스 민간 항공당국은 다른 항공사들이 미국이나 기타 유럽 이외의 목적지로 가기 위해 취리히에서 스톱오버(stop over)를 원하는 경우, 이를 허용하겠다고 EU위원회에 통보했다. 스위스와 독일 항공당국은 또한 장거리 노선에 대한 요금 규제도 하지 않겠다고 밝혔다. 이는 장거리 노선에 대한 경쟁상황을 분석함에 있어서 매우 중요하다.

2005. 7. 5. EU위원회

유럽위원회, 2006년 월드컵 티켓 판매방법의 개선을 환영

유럽위원회와의 협의에 따라 국제 축구연맹(FIFA)은 독일에서 개최되는 2006년 월드컵 다음 회 판매분 티켓의 지불결정을 변경하였다. 보다 많은 판매방법이 5월 2일에 개시되는 티켓 제2회 판매에서 인정되었다. 현재 마스터카드 제품 또는 독일 은행에 구좌를 가지고 있지 않은 유럽 경제지역(EEA)에서의 유로비유통권에 거주하는 팬은 자국의 은행에 자국의 통화로 송금함으로써 티켓 비용을

지불할 수 있다. 전에는 유로비유통권의 일부 팬은 국외 은행에 유로로 바꾸어 송금하는데 높은 비용을 부담할 필요가 있었다. 유럽위원회는 2005년 3월 영국 소비자단체 "Which?"에 의한 신고에 따라 개입하였다. 티켓의 판매결정을 평가할 때 유럽위원회는 EEA 전역의 소비자가 합리적으로 티켓을 구입할 수 있을지에 대해 조사하였다.

Neelie Kroes 경쟁담당위원은 「이러한 변경에 따라 축구팬은 월드컵 티켓에 대해 보다 공평한 선택의 폭의 이익을 누릴 수 있을 것이다. 월드컵 시험이 유럽으로 되돌아오는 몇 년 전부터 유럽 전역의 팬은 티켓의 공평한 구입을 원한다」고 언급하였다.

새로운 결정의 시작으로 FIFA 및 독일축구협회(DFB)는 EEA내의 유로비유통권 16개국에 은행구좌를 개설하고, 지역통화에서의 지불을 받아들이게 되었다. FIFA 및 DFB는 그들의 웹사이트에서 개선된 새로운 결정을 팬에게 공표하였다.

유럽위원회는 과거에도 주요 스포츠이벤트 티켓 판매의 결정을 조사해 왔으나, 유럽위원회는 이러한 결정은 EEA내 전체 소비자가 티켓 전반을 합리적으로 구입할 수 있다는 것을 확보해야 한다는 주장을 펼쳐왔다. 크레디트카드 회사와의 배타적 결정에 관해서는, 위원회는 2004년 아테네올림픽 티켓 판매에 대해서 조사한 것이 있다. 그 사안에서는 인터넷을 경유하여 직접 조직위원회에 주문된 티켓 대금은 VISA카드로만 지불될 수 있다

는 것이었다. 그 후 위원회는 결정이 변경되고, 소비자에 대해 VISA에 의한 지불을 필요로 하지 않는 대체 구입방법이 있다는 것이 적절히 조화된 것에 반해 결정을 할 것 없이 당해 사안의 조사를 종료하였다.

월드컵 2006년을 위한 새로운 결정은 이 접근법과 양립하는 것이다.

2005. 5. 2. 유럽위원회 발표문

독 일

연방카르텔청, Deutsche Post의 영업부문 인수 허용

연방카르텔청은 Deutsche Post 주식회사(이하 DP)가 Karstadt-Quelle사와 GPL Gesellschaft für Privatkundenlogistik mbH & Co 사(이하 GPL)의 물류 사업 중에서 대형 및 부품 운송 부문을 인수하는 것을 허용했다.

이번 기업결합은 Quelle사와 Neckermann사의 대형 및 부품 창고업과 여기서부터 최종 고객에게까지 배송되는 부분에서 경쟁상의 문제가 있다고 보았다. 또 하나의 문제는 DP가 이미 10%의 주식을 보유하고 있는 GPL의 주식 약 90%를 취득한다는 것이다.

작년 말 연방카르텔청은 이미 KarstadtQuelle이 가지고 있는 소매 부분에서의 물류 영업 부문을 DP가

인수하는 것을 허용한 바 있다. 이번 기업결합 계획에는 Quelle사와 Neckermann사가 운영하고 있는 전통적 우편 주문 방식에 의해 소포를 포장하는 이른바 “소하물 공장”은 포함되지 않는다. 물류 부문 중 “대형 및 부품 영업” 및 GPL의 인수는 허용되었다. 왜냐하면 물류 계약 및 물품 포장 시장과 같은 관련 시장들에서 DP의 시장지배적지위가 형성되지 않기 때문이다.

이번 기업결합 계획은 또한 배송되는 물품들이 최종소비자들에게 소포의 형태로 전달되는 한, 하방시장인 소포 운송 서비스 시장에도 영향을 미친다. 상방시장인 물류 계약 시장과 하방시장인 소포 운송 시장은 경쟁을 고려해 볼 때 밀접한 관계가 있다. 두 가지 서비스를 모두 제공하는 회사가 시너지 효과로 인해 비용상의 이점을 볼 수 있기 때문이다. 이는 소포 서비스에 대한 구매자와 자체적으로 소포 서비스를 제공하는 회사들에 대한 포괄적인 조사를 통해 확인된 것이다. DP는 사업자들의 소포를 개인 고객들에게 운송해 주는 시장에서 지배적인 지위에 있다. 그러나 이러한 시장지배적지위는 강화되지 않을 것으로 판단했다. 왜냐하면 인수한 영업 부문에서 배송되는 소포의 양이 전체 시장이 규모와 비교해 볼 때 미미할 것으로 조사되었기 때문이다.

2005. 6. 16. 연방카르텔청

캐나다

흑연전극 카르텔을 방조한 Mitsubishi에 대해 100만 달러의 벌금 부과

금일 캐나다 경쟁국은 온타리오 고등법원이 외국에서 행해진 흑연전극의 가격카르텔에 대해 Mitsubishi가 방조한 것을 인정하고 동 사에 100만 달러의 벌금을 과한 것을 공표하였다.

「카르텔은 캐나다 시민의 정직한 시장경쟁의 혜택을 부정하는 것이다. 가격카르텔 공모의 실시에 가담하는 자는 누구라도 무거운 형사벌을 받게 될 위험을 각오해야 한다」고 경쟁국 Denyse MacKenzie 장관대리는 언급했다.

1992년부터 1997년에 걸쳐 카르텔 참가 사업자는 캐나다 및 그 밖의 나라에서 판매되는 흑연전극의 가격을 고정할 것을 합의했다. Mitsubishi의 전 간부는 운송 조정과 카르텔 참가사업자의 통역을 하는 등 다수의 카르텔 회합의 개최를 도왔다. 카르텔이 행해졌던 기간, 철강생산에 이용되는 흑연전극의 캐나다에서의 판매가격은 약 2배였다.

도쿄에 본사를 둔 Mitsubishi는 흑연전극 카르텔과 관련하여 유죄판결을 받은 6번째 기업이다. 1991년 2월부터 1995년 1월 사이에 Mitsubishi는 흑연전극제조업자인 UCAR International Inc.(현재는 Graf-Tech International Inc.) 소유자의

일원이며, 전 세계에서 흑연전극을 취급한 사업자이기도 했다. 흑연전극은 주로 전기로에서 고철을 녹이고 철을 제련할 때 강한 열을 발생시키기 위해 사용되는 큰 기둥형태의 재료이다.

미국에 본사를 둔 UCAR International Inc.의 캐나다 자회사인 UCAR Inc., 독일기업 SGL Carbon Aktiengesellschaft, 일본기업 동해 카본에 대해 동 카르텔에 참가한 것에 대해 합계 약 2,400만 달러의 벌금이 과해졌다.

2005. 5. 10. 미 법무부
반트러스트국 발표문

일본

공취위, 하청대금 감액한 사업자에 권고

공정취인위원회는 주식회사 나프코(이하 나프코)에 대해 조사 결과, 하청대금지불지연등방지법 제4조제1항 제3호(하청대금의 감액 금지)의 규정에 위반하는 사실을 인정하고 권고조치했다.

키타큐슈시에 위치한 나프코사는 자사가 판매하는 일용 잡화품 및 가구 등 가운데 자사의 상표 상품의 제조를 하청사업자에게 위탁하고 있으면서, 2003년 11월부터 2004년 11월까지의 사이에 해당 하청사업자에게 지불해야 할 하청대금 중에서 협찬의 명목으로 「연간(年間)」, 「결산

(決算)」, 「신규점포 개점」 및 「협찬점 가격인하」라고 칭하면서 하청대금에 일정율을 곱한 금액을 공제했다. 이는 하청사업자에게 귀책사유 없음에도 불구하고, 발주시에 미리 정한 하청대금을 감액하여 하청대금을 지불하는 것이었다.

이에 공정취인위원회는 2003년 11월부터 2004년 11월의 지불시에 각종 명목으로 지불해야 할 하청대금 중에서 지불하지 않고 있었던 총액 1억 5,585만 3,010엔을 하청사업자(169사)에게 신속하게 지불하도록 권고했다. 그리고 향후 하청사업자에게 귀책사유 없는 경우에는 하청대금을 감액하지 않겠다는 취지를 하청사업자에게 통지함 동시에, 사내 체제의 정비 등 필요한 조치를 강구하여 그 내용을 자사의 임원 등에게 알리도록 했다.

2005. 6. 30. 공정취인위원회

공취위, 입찰담합 사건을 고발

공정취인위원회는 일본 도로공단이 발주한 철교 공사의 입찰담합 사건에 대해서 심사를 실시해 왔는데, 독점금지법에 위반되는 범죄 행위가 있었다고 판단하여, 동 법 제73조제1항의 규정에 근거해 주식회사 요코가와 브릿지 외 2사를 검찰총장에게 고발했다.

피고발회사 3사는 2003년도에는 다른 철교 공사사업자 46사와 함께, 그리고 2004년도에는 다른 철교 공사사업자 44사와 함께 일본도로공단이

경쟁입찰에 의해 발주하는 철교 공사에 있어서 수주예정자를 미리 결정하고, 그 사업자가 수주받을 수 있는 가격 등으로 입찰을 실시한다는 취지에 합의했다. 이러한 행위는 피고발회사 3사 및 공모에 참여한 46사 또는 44사가 공동으로 그 사업활동을 서로 구속하는 것으로서, 공공의 이익에 반하고 철교 공사의 수주와 관련되는 거래분야에 있어서의 경쟁을 실질적으로 제한했다고 공정취인위원회는 판단한 것이다.

2005. 6. 29. 공정취인위원회

공취위, 표준화에 수반하는 특허품의 형성 등에 관한 입장을 발표

최근 복수의 사업자가 공동으로 규격을 결정하여 넓게 보급을 진행시키는 활동(표준화 활동)이나 규격과 관련되는 특허 등을 일괄해 허가하기 위한 특허품의 형성 등이 규격의 신속한 보급을 위해서 중요해지고 있는 가운데, 이에 수반되는 사업자의 활동 등에 대해 독점금지법상의 입장을 명확히 해야한다는 요청이 높아지고 있다. 또한 지적재산 추진계획 2004에 대해서도 특허품의 형성·운용 등에 관한 독점금지법상의 입장을 명확히 할 필요가 증대되고 있다.

이 때문에 공정취인위원회는 「특허·노하우 라이선스 계약에 관한 독점금지법상의 지침」(1999년 7월 30일 공표, 이하 특허·노하우 가이드라인)을 보충하는 것으로서 표준화

활동 및 이에 따르는 특허풀의 형성·운용 등에 관한 독점금지법상의 입장을 정리하여 올해 5월 19일에 원안을 공표하였고, 관계자들의 의견을 요청한 바 있다.

의견 모집 결과, 원안에 대해서 20명이 의견을 제출하였다. 위원회는 이러한 의견 검토를 근거로 하여 원안을 일부 수정한 후, 「표준화에 수반하는 특허풀의 형성 등에 관한 독점금지법상의 가이드라인」을 공표하기로 했다.

여기서의 표준화 활동이란 여러 가지가 있지만, 기본적으로는 다수의 경쟁사업자가 활동을 공개하고 공동으로 규격을 책정하여, 넓게 보급을 진행시키는 활동을 말한다. 이러한 표준화 활동은 활동 자체가 즉시 문제가 되는 것은 아니지만, 해당 활동과 관련하여 일정한 제한을 부과하는 것은 독점금지법상 문제가 된다. 예를 들어, 일정한 규격을 채택한 제품의 판매가격 등을 공동으로 결정하는 경우, 부당한 거래제한 등에 해당될 수 있으며, 특정 규격과 경합하는 규격의 개발이나 채용을 금지하는 경우에는 부당한 거래제한이나 구속조건 부거래 등이 될 수 있다. 또한 표준화의 장점을 실현하는데 필요한 범위를 넘어서 제품의 사양이나 성능 등을 공통화 하는 경우에는 부당한 거래제한 등에 해당될 수 있다.

표준화 활동과 관련한 독점금지법상의 문제로, 이와 같은 불공정거래 행위 문제뿐만 아니라 독점 형성 및 유지에 관한 문제도 발생시킨다. 특

정 사업자가 제안한 기술의 채용을 저지하거나 기술 개량을 막음으로써 사적 독점을 형성할 수 있다.

한편 이번 고시에서는 특허풀에 관한 독점금지법상의 문제점에 대해서도 규정하고 있다. 규격과 관련된 특허에 대해 특허풀을 통해서 허가할 때, 라이선시(licensee)의 활동에 일정한 제한을 부과해도 풀의 점유율이 20% 이하(점유율에 의한 판단이 적절하지 않은 경우에는 경합 규격이 4 이상 존재)인 경우에는 통상적으로 문제가 되지 않는 것으로 보고 있다. 그리고 이러한 조건을 충족하지 못한 경우라도 해당 규격의 보급 정도, 대체적 풀이나 규격 기술의 유무 등 시장의 상황을 보아 경쟁에 미치는 영향을 종합적으로 검토해 판단하도록 했다.

특허풀에의 참가와 관련해서는 다음과 같은 입장이다.

① 특허풀에의 참가를 제한하는 것은 제한의 내용이 합리적으로 필요한 범위의 것이며, 경쟁을 제한하는 것이 아니면 통상 독점금지법상 문제가 되지 않는다.

② 표준화 활동의 참가자가 규격과 관련되는 특허는 특허풀을 통해서 허가하도록 사전에 결정하는 것은, 대상이 필수 특허에 한정되어 그 밖에 자유로운 이용을 방해하지 않는 등의 경우에는 통상 독점금지법상 문제가 되지 않는다.

③ 특허풀의 참가자에게 일정한 조건을 부과하는 것은, 제한이 합리적으로 필요한 범위의 것이며 특정의 사업자에게만 부당하게 차별적인 조

건을 부과하는 것이 아닌 한 통상 문제가 되지 않는다. 그러나 특허의 자유로운 이용을 제한하는 경우에는 독점금지법상 독점 또는 부당한 거래제한 등의 문제를 일으킬 수 있다.

2005. 6. 29. 공정취인위원회

「대규모 소매업자에 의한 불공정한 거래방법의 운용 기준」 공표

공정취인위원회는 「대규모 소매업자에 의한 납입업자와의 거래에 있어서의 특성의 불공정한 거래방법」(2005년 공정취인위원회 고시 제11호; 이하 대규모 소매업 고시)의 운용의 투명성을 확보하여, 사업자의 예측가능성을 높이기 위해 “대규모 소매업자에 의한 납입업자와의 거래에 있어서의 특성의 불공정한 거래방법의 운용 기준”(이하 운용 기준)을 제정하였다. 이에 따라, 기존의 「유통·거래관행에 관한 독점금지법상의 지침」을 일부 개정하는 한편, 「부당한 반품에 관한 독점금지법상의 가이드라인」을 폐지하게 된다.

공정취인위원회는 대규모 소매업 고시 및 운용 기준을 관계 사업자 등에게 충분히 주시시킴으로써, 대규모 소매업자에 의한 납입업자에 대한 우월적 지위의 남용행위를 미연에 방지하도록 함과 동시에, 독점금지법 위반행위에 대해서는 엄정·신속히 대처하겠다는 의지를 보이고 있다.

2005. 6. 29. 공정취인위원회