EU 경쟁법 적용 예외규칙 개정안

정보신청기관 : 현대기아자동차

I. 서 론

유럽 연합의 경쟁법 적용 예외 규칙(Block Exemption Regulation: BER)은 유럽 연합 각 회원국에 적용되는 일반적인 법률 체계로서 유럽 연합 회원국 국내 시장에서의 정상적인 공정 경쟁을 방해하는 시장 관습, 즉 각 산업 경제 분야의 민간 기업에 대한 국가의 보조금과 같은 재정 지원, 특정 상품이나 서비스 또는 가격에 대한 기업 간의 담합 행위 등에 대해 제재를 가하는 법률의 적용에 예외를 부여하는 것을 규정한다.

유럽 연합의 각 산업 경제 분야의 시장에서 자유 경쟁을 보장하는 역사는 유럽 연합의 전신인 유럽 경제 공동체 형성의 토대가 되는 로마 조약에서 시작되었으며, 동 조약은 유럽 국내 시장에서의 자유 경쟁이 보장되어야 한다는 조항(제81조)을 삽입했다. 상기 조항을 바탕으로 유럽 연합의 각 회원국 정부가 민간 기업에 대한 재정 지원은 공정 경쟁 규정의 위반으로 인식되어 원칙적으로 이러한 행위를 위법으로 금지했다. 하지만 예를 들어, 환경에 관한 법규정을 저촉하는 환경 분야에 대한 투자, 재생에너지 분야의 투자, 연구 및 개발 교육 등 특정 분야에 투자를 하는 기업에 대한 재정 지원에 대해서는 경쟁법 예외 규칙을 제정했으며, 이런 예외 규칙은 재정 지원이 가능한 조건을 열거하고 있다.

유럽 연합의 자동차 산업 분야에도 경쟁법 예외 규칙이 존재하는데, 이 예외 규칙은 40년 전인 1974년부터 시작되었다. 1974년 벨지움의 BMW 공식 대리점들이 신모델 차의 공급을 거부한 BMW의 벨지움 자회사인 BMW 벨지움사를 상대로 제소한 'BMW' 판례[1]의 심의

1) IV/29.146/- BMW Belgium NV and Belgian BMW dealers : 1976년 BMW의 신차 모델을 독일에 재수출하려는 47개

과정에서 유럽 집행위원회는 자동차 산업 분야에서 경쟁법 예외 규칙의 필요성을 인식하게 되었다. 이후 회원국인 독일이 주창해 자동차 산업 분야에 대한 규제 방식에 관한 법적 개정 절차가 이루어져 유럽 연합 최초의 경쟁법 예외 규칙인 자동차 유통 및 서비스 협약의 특정 분야에 관한 EEC조약 85조 (3)항 적용에 관한 집행위원회 규칙 123/85(Regulation No 123/85 on the application of article 85(3) of the EEC Treaty to certain categories of motor vehicle distribution and servicing agreements)가 탄생하게 되었다.

이 규칙의 명칭이 언급하듯이 상기 규칙은 무역에 대한 유럽 일반 규칙으로부터 자동차 산업에 대한 경쟁법 예외 규정을 포함했다. 이 새로운 법안으로 인해 유럽 연합 내의 자동차 산업 분야의 자동차 대리점은 자동차 제조사에 대해 종속적인 입장에 처하게 되었고 장기간에 걸쳐 자동차 대리점들은 이런 종속 관계에서 벗어나기를 원했다. 이런 대리점의 염원, 특히 해당 규칙의 반 경쟁적인 결과는 법안의 개정을 야기해 자동차 분야에서 경쟁관계를 재도입하는 것을 목적으로 하는 규칙인 자동차 산업 분야에서의 수직 협약 및 담합 관행 분야에 관한 조약 81조 (3)항 적용에 관한 2002년 6월 31일자 유럽 연합 집행위원회 규칙 (EC) No 1400/2002(Commission Regulation (EC) No 1400/2002 of 31 July 2002 on the application of Article 81(3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector)를 탄생케 했다.

이후, 2010년 유럽 연합 집행위원회는 자동차 시장에 적용되는 두 개의 새로운 경쟁법 예외규칙을 채택함으로써 유럽 자동차 시장에 대한 경쟁법 예외 규칙에 신경지를 열었다. 2010년 5월 27일 유럽 집행위원회는 자동차 산업 분야에서 체결된 협약에 관한 새로운 규칙으로서 자동차 산업 분야의 수직 협약과 담합 관행에 관한 유럽 연합의 역할에 관한 조약 101조[2] 3항의 적용에 관한 2010년 5월 27

의 BMW 벨지움 대리점들에게 BMW 벨지움사가 해당 신차의 배달을 거부했다. 동사는 1975년 총 90개의 벨지움 대리점 중 47개의 대리점이 해외 수출을 자제한다는 협약에 서명했음을 주장했다. 유럽 집행위원회는 상기 협약이 BMW 공식 지정 대리점들에게 어떠한 수출 금지 의무도 부과하지 않았다는 이유를 들어 로마조약 제85조 1항의 적용을 면제했다. 1976년 12월 23일 유럽 집행위원회는 1975년 9월 29일자 내부 회람 문서와 1975년 9월 29일자 벨지움 BMW 대리점들에 대한 자문 위원회 내부 회람 문서를 바탕으로 해 상기 협약이 일반적인 수출 금지를 명시하고 1975년 9월 29일부터 1976년 2월 20일까지 이 금지조치를 유지했다는 점을 들어 유럽 경제 공동체 구성에 관한 조약 제85조 제1항을 위반했다고 판단, BMW 벨지움사에 750만 벨지움 프랑의 벌금을 선고하고 각 대리점에 일정 금액의 손해 배상액을 지불할 것을 판결했다.

2) 과거 유럽 경제 공동체 조약의 81조로 카르텔 금지 조항 : Article 101(ex Article 81 TEC)

1. The following shall be prohibited as incompatible with the internal market: all agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings and concerted practices which may affect trade between Member States and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the internal market, and in particular those which:

일 규칙 n°461/2010/UE(Commission Regulation (EU) No 461/2010 of 27 May 2010 on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector)를 채택했다. 상기 규칙은 2010년 4월 20일에 채택된 수직 협약 및 담합 관행 분야에 관한 유럽연합 역할에 관한 조약 제101조 (3)항 적용에 관한 일반 규칙인 2010년 4월 20일자 집행위원회 규칙 n°330/2010(Commission Regulation (EU) No 330/2010 of 20 April 2010 on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices)과 유사한 내용을 포함하며, 이 규칙의 적용으로 인해 자동차 산업 분야 또한 다른 산업 경제 분야와 동일한 규제를 받게 된다.

예외 규칙 330/2010에 준거해 특정 조건을 준수하는 수직 계약의 경우 상기 자동차 산업 분야의 수직 협약과 담합 관행에 관한 유럽 연합의 역할에 관한 조약 제101조가 규정한 금지 조건의 적용을 받지 않게 되었다. 수직 협약은 제품이나 서비스 공급자와 상업적 구매자 사이의 협약으로 제조사, 도매상 및 소매상 사이의 유통 협약을 한 예로 들 수 있다. 따라서 상기 규칙의 적용을 받는 수직 협약은 카르텔 금지 조항에 저촉되는 제한적인 관습이 포함할 수도 있다.

한편 규칙 461/2010은 신규 자동차 판매(1차 시장), 자동차 수리 및 정비, 그리고 부품 판매(아프터 서비스 분야)에 대해 규정한다.

(a) directly or indirectly fix purchase or selling prices or any other trading conditions;
(b) limit or control production, markets, technical development, or investment;
(c) share markets or sources of supply;
(d) apply dissimilar conditions to equivalent transactions with other trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage;
(e) make the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties of supplementary obligations which, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of such contracts.

2. Any agreements or decisions prohibited pursuant to this Article shall be automatically void.
3. The provisions of paragraph 1 may, however, be declared inapplicable in the case of:
- any agreement or category of agreements between undertakings,
- any decision or category of decisions by associations of undertakings,
- any concerted practice or category of concerted practices,

which contributes to improving the production or distribution of goods or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and which does not:
(a) impose on the undertakings concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives;
(b) afford such undertakings the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the products in question.

두 규칙의 유사점으로는 30%의 시장 점유율 상한선을 규정하여(규칙 330/2010 제8조 및 규칙 461/2010 제10조), 상한 점유율을 초과할 경우 자동차 제조사와 공식 지정 정비업체 간의 협약은 산업 분야에 따른 경쟁법 예외 규정의 적용 대상에서 제외된다는 점이다.

유럽 연합 집행위원회는 상기 새 경쟁법 예외 규칙의 적용을 통해 유럽 산업경제 분야와는 별도의 경쟁법 예외 규칙의 적용을 받아온 자동차 산업 분야의 배타적 개체주의에 부분적으로 종지부를 찍으면서, 애프터 서비스 분야에 강화된 의무를 부과하는 것을 도모한다.

Ⅱ. 새로운 경쟁법 예외 규칙의 적용 시기와 방법

2010년 6월 1일부터 유럽 연합의 새로운 두 개의 경쟁법 예외 규칙인 수직 협약에 관한 일반 제도에 관한 규칙 330/2010과 자동차 유통에 관한 규칙인 자동차 분야의 수직 협약 및 담합 관습에 대한 유럽 연합의 역할에 관한 조약(리스본 조약) 제101조 (3)항에 준거한 새로운 경쟁법 예외 규칙 461/2010이 시행된다.

집행위원회의 가이드 라인을 동반한 수직 협약에 관한 규칙 330/2010은 규칙 2790/2010을 대체한다. 한편 2010년 5월 31에 적용 중인 협약의 경우 상기 규칙 적용에 1년의 한시적 유예 기간이 부여된다. 규칙 461/2010도 집행위원회의 보충적 가이드 라인을 동반 적용하며, 신차 판매 시장에 관한 규정을 제외한 애프터 서비스 시장에 관한 규정이 2010년 6월 1일부터 구 예외 규칙 1400/2000을 대체한다.

규칙 330/2010은 대형 유통망의 구매력을 고려한 다음과 같은 신 규정을 포함한다. 경쟁법 예외 혜택은 자동차 제조사나 대리점의 시장 점유율이 30%를 초과하지 않을 경우에만 적용된다(제3조). 그 외의 경우 기본 원칙은 변함없이 유지된다. 수직 협약이 가격, 판매 구역 또는 판매 대상에 관한 특성화된 제한을 포함하지 않은 경우 경쟁법 예외 혜택을 받는다(제4조). 상이한 상표의 자동차사 간의 경쟁을 제한하는 특정 제한 조치에 대해서는 예외 혜택이 적용되지 않는다(제5조).

동반 적용되는 집행위원회 가이드 라인은 인터넷 판매와 국경 외 무역에 대한 신 규정을 적용한다(points 51 ss). 독점 공급에 관해서는 허가된 구역에 거주하지 않은 고객에 대한 판매 금지와 상기 고객에게 인터넷을 통한 대리점에 대한 정보 참조, 특히 다른 지역의 대리점으로 고객을 자동적으로 보내는 것을 방해하는 내용을 포함하는 협약을 금지한다. 지정 유통 시스템의 경우, 공급사는 해당 유통사들이 하나 또는 수개의 판매점을 보유하는 것에 대한 제한이 가능하나 인터넷을 통한 판매량을 제한할 수 없다. 일반적으로 공급사는 인터넷 판매용 상품의 가격이 현장 판매 상품 가격보다 높게 책정할 수 없다. 가이드 라인은 이 외에도 인터넷 판매에 적용되는 조건을 포함하고 있다.

규칙 461/2010과 보충적 가이드 라인은 자동차 판매 시장과 자동차 애프터 서비스 시장을 구분한다. 자동차 산업 분야의 1차 시장인 신규 자동차의 구매, 판매 및 재판매에 관해서는 현 자동차 분야에 관한 경쟁법 예외 규칙 1400/2002와 설명 책자(Explanatory Brochure)가 2013년 5월 31일까지 연장 적용된다. 이후 2013년 6월 1일부터 산업 분야별 법안의 적용이 폐지되고, 신규 자동차 판매는 규칙 330/2010 또는 보충 가이드 라인의 구체적 조항에 의해 완성된 수직 협약에 관한 일반 법으로서 기타 모든 유럽 경제 분야에 적용되는 경쟁에 관한 일반 규칙의 적용을 받게 된다.

자동차 애프터 서비스 분야인 자동차 수리 및 정비 시장의 경우 규칙 461/2010과 가이드 라인은 즉시 적용이 가능한 규정을 도입했다. 교환 부품의 구매, 판매 및 재판매에 관한 수직 협약과 수리 및 정비 서비스 제공에 관한 수직 협약이 경쟁법 예외 혜택을 받기 위해서는 규칙 330/2010과 461/2010이 규정한 조건을 충족시켜야 한다. 일반적인 관점에서 상기 규칙들의 새로운 규정은 특히 부품의 획득 및 다른 상표의 부품 사용을 용이하게 하고, 공식 지정 대리점에 속하지 않는 독립적인 정비업체가 수리 및 정비에 필요한 기술 정보에의 접근을 허용하며, 독립 정비 업체를 애프터 서비스 시장에서 축출하려는 목적을 가진 특정 상관습을 억제함으로써 애프터 서비스 시장에서의 경쟁을 강화하는 것을 목적으로 한다.

Ⅲ. 개정 내용

유럽 집행위원회는 2010년 5월 31일 적용기간이 마감되는 자동차 산업 분야에서 경쟁법 예외 규칙을 대체하기 위해 수직적 협약에서의 경쟁에 관련된 유럽 규칙에 대한 광범위하고 장기적인 개정 작업을 수행해 2010년 5월 27일 새로운 경쟁법 예외 규칙 n°461/2010과 가이드 라인을 채택했다. 상기 법안은 자동차 제조사와 판매 대리점, 정비업체 및 순정 부품 공급업체 간의 협약에 관한 규정을 포함한다. 상기 규칙은 2010년 4월 20일 채택된 규칙 330/2010에 준거한다.

집행위원회는 전반적으로 자동차 판매 시장과 수리 및 정비 시장에는 기타 산업 분야의 상관행과 구별되는 중요한 반경쟁적인 관습이 존재치 않고 기타 산업 분야에서 시행되는 규칙과는 상이한 자동차 산업 고유의 규칙이 적용되고 있으며, 규칙 330/2010이 규정한 제한보다 더 엄격한 규정이 적용된다고 간주한다. 신차 판매 대리점의 수직 협약 또한 30%의 시장 점유율 상한선을 준수하고 규칙이 규정한 예외 조건을 준수하는 한 경쟁법을 위반치 않는다고 평가한다. 단지 규칙이 규정한 특정한 제한을 포함하는 수직 협약만이 무효라고 간주한다. 신차의 판매 분야는 이후 수직 협약에 관한 일반 규칙의 적용을 받게 되고, 수리 및 정비 서비스와 교환 부품 공급에 관해서는 신 규칙이 2010년 6월 1일부터 적용되면서 현 일반 규칙의 규정과 병행해서 적용된다.

부품 공급 협약과 수리 및 정비 서비스 제공 협약에 관한 예외 규칙 461/2010의 접근 방식은 신차 판매 시장에 대한 접근과는 상이하다. 해당 분야에서 상기 규칙의 목적은 다음과 같은 세가지로 구분된다.

- 자동차 수리 및 정비 시장에서의 경쟁 강화
- 타 상표 부품 사용의 개선
- 애프터 서비스는 공식 지정 정비업체만이 보장할 수 있다는 요구와 같이 권한 남용으로 간주되는 특정 상관습에 대한 규제

집행위원회는 현 예외 규칙에 준거한다면 상기 형태의 협약이 필연적으로 유럽 연합의 역할에 관한 조약을 위반하지 않지만, 사실상 애프터 서비스 시장의 특성을 고려한다면 해당 시장의 욕구를 충족시키기에는 불충분하다는 것을 인정했다. 이 점에서 예를 들어 우수한 인적 자원 확보를 위한 정비 직원의 인건비 인상을 규정한 수직 협약은 첨단 장비를 갖춘 자동차에 대한 품질보증요구가 증가하고 정비 서비스 시설이 확장되는 현 상황에서 애프터 서비스 시장에서의 '중요한 경쟁력'을 유지하기 위한 방안 중의 한 부분일 뿐이라고 집행위원회는 강조한다. 중요한 점은 순정 부품 공급업자가 애프터 서비스 시장에서 부품을 공식 지정 정비업체 및 독립 정비 업체 양쪽에 다 판매할 수 있는 판매 경로가 구축되어 있다는 점이다.

애프터 서비스 시장 분야의 수직 협약에서 특정 제한은 금지된다. 동시에 시장 당사자인 자동차 제조사와 공식 지정 대리점의 시장 점유율이 30%를 초과하지 않을 경우, 자동차 부품의 판매, 구매 및 재판매 또는 수리 및 정비 서비스 제공 조건에 관한 협약이 특정 제한을 포함할 경우 해당 협약은 무효가 된다.

예외 규칙 461/2010의 수리 및 정비 시장에 관한 규정은 2010년 6월 1일부터 적용되며, 자동차 판매 시장에 관한 규정은 2013년 6월 1일부터 적용되며 현 규칙 1400/2002을 2013년 5월 31일까지 연장 적용된다. 양 규칙은 2023년 5월 31일을 시행 만기로 한다. 상기 규칙은 신차 판매와 애프터 서비스 시장을 구분하면서 부분적으로 수직협약 분야에 다른 일반 예외 제도에 새로운 산업 분야 규제를 첨가했다.

이런 복수 적용 시스템에 대해 집행위원회는 다음과 같은 점에서 옹호한다. 신차 판매 시장에서의 경쟁이 더욱 치열해지는 반면 부품 시장에서의 경쟁 시스템에 관한 우려가 완전히 해소되지 않기 때문에 복수 적용 시스템이 시장 안정화를 위해 필요하다는 주장이다.

1. 신차 판매

(1) 단일 상표 판매 시스템으로의 회귀

현 예외 규칙 1400/2002에 준거해 반경쟁적인 내용의 수직 협약 의무에는 경쟁법 예외 혜택이 없지만, 시장 점유율이 30% 상한선을 초과하지 않을 경우 자동차 제조사와 대리점은 2013년 6월 1일부터 해당 대리점이 최장 5년 기간의 독점 판매 의무 기간 조건을 충족하는 한 쌍방 간의 독점 판매 협약이 가능하다.

즉, 자동차 제조사는 대리점에 80% 이상의 자사 자동차의 독점 구매 의무를 부과할 수 있다. 만약 대리점이 한 상표만의 자동차 판매에 동의했을 경우 경쟁법 예외 혜택을 받기 위한 복수 상표 판매가 더 이상 의무적인 조건이 되지 않는다. 하지만 이 협약은 규칙이 규정하는 제한을 엄격히 준수해야 한다. 시장을 독점할 가능성을 보이는 협약이 중첩될 경우 집행위원회는 해당 당사자 간의 협약에 경쟁법 예외 혜택을 취소할 권한을 보유한다(LD 2010, pts 33 s.). 하지만 집행위원회가 상기 권한을 시행하기는 어려울 것이라는 우려가 대두하고 있다

반 경쟁 의무에 관한 최장 5년 한도의 제한 기간 이후, 대리점은 취급 자동차의 상표를 변경하거나 타종 상표의 자동차 판매를 결정할 수 있다.

(2) 선택 판매와 독점 판매 시스템의 혼합

규칙 461/2010에 의하면 판매 허가를 받은 지역 외에서의 판매가 허가된 경우에만 선택 및 독점 판매의 혼합이 가능하다.

(3) 비효율적인 보호주의 규칙의 제한 조치

규칙 1400/2002는 자동차 제조사에 대한 대리점의 독립성을 보장하기 위해 수많은 규정을 포함했다. 협약 기간, 해지 공고 기간, 협약 해지의 동기, 대리점망 내에서의 판매권의 자유로운 이전, 분쟁의 경우 중재인 또는 독립적인 전문가에 자문 요청권 등이 해당된다. 하지만 상기 규정들은 각 회원국의 채권법에 준거하며 경쟁을 촉진하기 위한 경쟁법 예외 규칙에는 존재치 않는다. 따라서, 집행위원회는 해당 예외 규칙이 목표를 달성치 못했으며 특정 경우에는 목표에서 벗어났다는 것을 인정해 해당 규칙은 필요한 개정에 필요한 기간을 거쳐 2013년 6월 1일부터 규칙 461/2010이 시행된다.

(4) 신차 판매 시장(1차 시장) 점유율

신차 판매 시장에 관해 집행위원회는 경쟁 분야에서 심각한 흠결이 없는 한 특별 규칙의 유지가 더 이상 필요하지 않다고 판단했다. 자동차 분야에서 체결된 유통 협약은 규칙 461/2010과 지난 4월 20일 채택된 수직 협약 제한에 관한 규칙 330/2010의 적용을 받는다. 규칙 461/2010은 해당 분야의 기업이 새로운 제도에 적응하고 결과적으로 관련 협약의 개정에 필요한 기간을 부여하기 위해 2013년 6월 1일부터 시행된다(제19조). 3년 간의 과도기간 동안 규칙 1400/2002가 연장 적용된다.

구 경쟁법 예외 규칙의 경우 제조사의 시장 점유율만이 고려의 대상이었다. 반면, 수직 협약 제한에 관한 규칙 330/2010은 유통 형태에 관계없이 시장 점유율 30%라는 유일한 예외 기준을 적용한다(제8조). 30% 이하의 시장 점유율을 가진 자동차 제조사와 대리점만이 공식 지정 대리점 시스템에 대한 경쟁법 예외 혜택을 받을 수 있다. 따라서 경쟁법 예외 규칙 적용을 받기 위해서는 각각의 시장 점유율을 고려해야 한다. 반면 집행위원회의 보충 가이드

라인은 순수하게 질적인 공식 지정 대리점 시스템은 어떠한 시장 점유율 기준 혜택이 없으며, 양적 공식 지정 대리점 시스템의 경우 시장 점유율 40%까지 경쟁법 예외 혜택을 받을 수 있으며, 제조사는 분야별 예외 규칙을 적용 받을 수 없다고 규정한다. 반대급부로서 제조사는 최대 5년 기간 동안 반 경쟁적인 조항에 준거해 시장 점유율이 30% 이하를 차지하는 대리점에게는 단일 상표 판매 의무를 부과할 수 있다. 반면 공법보다는 채권법에 더 준거하는 규칙 1400/2002가 계약서에 명시하도록 부과한 순수 계약 의무(협약 기간, 계약 해지 공고 기간, 계약 해지 동기)는 더 이상 존재치 않게 되었다.

2. 애프터 서비스(수리 및 정비)

수리 및 정비 분야에 관한 자동차 애프터 서비스 분야는 2010년 6월 1일부터 새로운 경쟁법 예외 규칙 461/2010과 수직 협약에 관한 신 일반 예외 규칙 330/2010이 동반 적용되며, 더 이상 구 예외 규칙 1400/2002이 적용되지 않는다.

이후 유럽 집행위원회가 법안 채택에 관한 공식 발표문에서 구체적으로 지적한 것처럼 "자동차 제조사는 더 이상 윤활유 교환이나 기타 정비 서비스를 공식 지정 정비업체에서만 하도록 강요할 수 없게" 된다.

과거 규칙 1400/2002는 원산지 부품 개념에 대해 주요한 재정립을 이루었다. 즉, 부품 제조의 원산지 개념을 결정하는 것은 부품의 특성이 아니라 해당 부품이 질적인 기준에의 일치 여부였다. 이런 변화를 통해 자동차 제조사는 공급 부품의 20%만 제조하게 되었으며 제조사가 공급하는 부품의 원산지 개념이 변했다. 더욱이, 이런 원산지 개념은 공식 지정 대리점망에 한정되며 독립 정비업자가 끼여들 여지를 남기지 않았다. 이런 상황에서 두 가지 새로운 용어가 탄생했는데, 첫 번째는 원산지 장비 부품이며, 두 번째는 동질 부품이다. 결과적으로 동질의 제조사 원산지 부품은 정비 및 수리를 위해 공식 대리점망에 허가된 부품을 의미하게 되었으며, 질적인 공식 지정 정비업소 승인은 공식 지정 정비업자만이 제조사 원산지 부품을 사용할 수 있는 자격을 부여했다.

하지만, 만약 규칙 1400/2002이 세부화된, 즉 심각한 수준의 반경쟁적인 상기 제한조항을 적용한다면 모든 해당 규정이 반경쟁적인 기타 모든 상관습을 은밀하게 허가하는 셈이 된다. 예를 들자면, 특히 제조사에 의한 단일 공급 정보 시스템을 강요하는 상관습이 이에 해당된다. 또한 품질 보장을 받기 위해서는 제조사의 판매망을 통해서만 정비를 받아야 하는 의무도 마찬가지이다. 이런 상관습이 자유 경쟁을 명백히 위반함에도 불구하고 상기 상관습은 반경쟁적인 특정 제한으로 간주되지 않았다. 이 외에도 제조사는 또한 차량 안전 개념(시동 열쇠, 전자 도난 방지 장치 등등)을 이용해 기술적인 정보의 소통을 제한하고 주요 데이터를 독점하기도 했다.

집행위원회는 새로운 경쟁법 예외 규칙 461/2010을 채택하면서 자동차 부품 분야에서 규칙 1400/2002가 획득한 성과를 명백하게 유지했다. 즉, 집행위원회는 규칙 461/2010 제정을 위한 심의과정에서 시장의 특성을 고려할 필요성을 재확인하여 교환 부품의 유통 협약과 수리 및 정비용 부품의 제공에 이런 관점을 삽입했다.

경쟁 체제가 완벽치 못했던 애프터 서비스 시장(부품, 정비 서비스 및 자동차 수리)에 대해, 집행위원회는 조건을 강화하면서 특정 산업 분야에 대한 규칙의 개별 적용 원칙을 재도입할 것을 결정했다. 2010년 6월 1일부터 적용된 새 규칙 461/2010은 유통 협약에서 명시된 경쟁법 예외 조건이 일반 예외 규칙 330/2010이 규정한 30%의 시장 점유율 조건을 충족시켜야 할 뿐 아니라 다음에 열거된 세 가지 제한 조건을 포함하지 않아야 한다고 규정한다. 이를 구체화하기 위해 규칙 461/2010은 애프터 서비스 분야에 적용되는 다음과 같은 세 가지 특정적인 제한을 금지했다(제16조~제18조).

(a) 선택 대리점 판매 시스템에 속하는 유통업자가 해당 상표의 자동차 수리 및 정비에 필요한 부품을 사용하는 독립 정비업자에게 해당 자동차 부속을 판매하는 것을 제한

(b) 부품, 수리 공구, 측정 장비 또는 기타 장비 공급자와 자동차 제조사 간에 적용되는 제한으로 상기 장비 공급업자가 공식 대리점이나 독립적인 정비업자, 공식 또는 독립적인 정비업자 또는 최종적인 소비자에게 해당 장비 판매를 제한

(c) 자동차 조립 시행을 위해 부품을 사용하는 자동차 제조사와 해당 부품 공급업자 간에 적용되는 제한으로 상기 공급업자는 해당 부품에 본사의 상표나 로고를 선명히 각인하는 것을 제한

이런 규정의 진화는 공식 지정 정비업체가 수리 및 정비에 필요한 부품을 제조사와 직접적인 관련이 없는 독립적인 정비업체로부터 구매할 수 있게 하였다.

상기 특성화된 제한 이외에 집행위원회는 규칙 461/2010에 보충적인 가이드 라인에서 다음과 같은 세 가지 유형의 행위에 주의를 기울였다.

- 취급 상표의 자동차의 수리 및 정비에 필요한 기술 정보에 대한 독립 정비업체의 접근 조건(LD 2010, pts 62 s.). 상기 정보에 대한 접근은 이미 대중에 광범위하게 공개되어 있으며, 2007년 6월 20일 규칙 71/2007과 2009년 6월 18일 규칙 595/2009에 의해 구체적으로 규정되어 있다. 또한 최근 몇 년간 집행위원회는 다이믈러 크라이슬러(Daimler Chrysler), 피아트(Fiat), 토요타(Toyota) 및 GM에 대해 독립적인 정비업체가 각 제조사의 수립 및 정비 정보에의 접근을 허용케 하는 판결을 내렸다(IP/07/1332).
- 최종 소비자가 대리점이 보증하지 않는 수리를 포함하는 모든 수리를 수행할 경우

(LD 2010, pt 69), 부품 공급업자가 적법하거나 확장 해석된 보증을 준수하도록 요구하는 상관습. 이런 보증의 준수는 유료 보증의 확장이라는 결과를 초래해 경제적 형평성을 침해한다.

- 정비망의 접근은 질적인 선택 공급 원칙에 의해 조직되어야 하며(LD 2010, pt 70), 신차 판매에 종속되어서는 안 된다(LD 2010, pt 71). 이런 조치는 양질의 서비스를 요구하는 소비자를 충족시키지 못하는 비효율적인 많은 정비업체를 만들어 내는데 애프터 서비스 시장은 신차 판매 시장과는 달리 경쟁이 더 치열한 시장인데 집행위원회가 이를 인지하지 못한 결과의 산물이다.

또한 집행위원회는 공식 정비업체가 자동차 조립에 사용되는 부품과 동일한 품질(제조사의 순정 부품이 아닌)의 부품만을 독점적으로 사용하도록 하는 자동차 제조사의 권한이 부품 제조사의 민사 책임에 영향을 끼치지 않는다고 확인했다. 따라서 자동차 제조사는 산하의 정비업체에게 동일한 품질의 부품만을 사용하도록 권장할 수 있을 뿐이며, 순정부품의 구매를 공식 지정 정비업체에게 강요할 수 없게 되었다.

결과적으로 자동차 속도 제한, 정비업체 증가 및 소비자의 자체 정비 증가에 따라 축소된 자동차 수리 및 정비 시장에도 불구하고, 프랑스의 폐차 보조금 제도와 정밀 정비 요소의 증가 등과 같은 현상은 공식 지정 정비업체가 규칙 1400/2010에 준거해 자유로운 부품 구매를 할 수 있게 만들면서 공식 지정 정비업체의 입지를 굳히게 되었다.

한편 유럽 연합 집행위원회는 유럽 연합의 기능에 관한 조약 제101조 제3항의 적용에 관한 규칙 330/2010의 특정 조항이 포함되는 자동차 분야의 중요 문제에 대한 보충적인 가이드 라인도 제시했다. 자동차 분야에서의 수직적 협약의 당사자들은 리스본 조약의 제101조에서 규정한 특정 제한을 저촉하지 않기 위해 상기 보충적인 가이드 라인과 더불어 수직적 제한에 관한 일반적 지침을 적용해야 한다.

애프터 서비스 시장 점유율에 관해서는 시장 점유율을 30%로 규정(규칙 461/2010 제14조)함에 따라 공식 지정 정비업체의 분배 분야에서 체결된 대부분의 협약이 산업 경제 분야별 예외 규칙의 적용에서 제외될 가능성이 발생한다. 왜냐하면 제조사 공식 지정 정비 시장은 특정 상표에 연계되어 있으며, 결과적으로 제조사가 높은 시장 점유율을 차지하게 된다. 따라서 각 정비소의 시장 점유율이 경쟁 규칙에 부합하는지 여부에 대한 평가가 필요하게 된다. 이에 대해 보충 가이드 라인은 대부분의 공식 지정 정비망은 양적인 시스템보다는 질적인 시스템으로 운영되어야 한다고 해석한다.

한편, 특정 지역에서 시장 점유율이 30%에 도달한 경우 대리점이 해당 지역에서 새로운 지점의 개설은 불가능하다.

Ⅳ. 결 론

자동차 산업 분야에 적용되는 새로운 경쟁법 예외 규칙을 소개하면서 경쟁위원회 부위원장인 호아킨 알무니아(Almunia)는 "자동차 유지비 중 너무 많은 부분을 차지하는 자동차 수리 및 정비 가격의 인하를 가져오는 새로운 경쟁법 예외에 관한 법 체계가 소비자에게 부인할 수 없는 이익을 가져다줄 것이라는 강한 신념을 가진다. 또한 상기 법안은 지나치게 제한적인 규칙을 완화시킴으로써 자동차 유통에서 발생하는 가격 부담을 경감할 것이다"라고 규칙 330/2010과 461/2010 및 보충적 가이드 라인에 대한 낙관적인 견해를 피력했다.

사실상 상기 규칙들이 자동차 수리 및 정비 분야에서의 정보 접근을 용이하게 하고 대체 부속의 사용을 원활히 할 것은 명확하다. 또한 유럽 집행위원회로 하여금 자동차 제조사가 공식 지정 정비업체에서만 정비 보증 서비스를 제공하는 강요하는 소비자에 대한 남용을 견제할 수 있는 가능성을 열었다. 더불어 상기 규칙은 제한적인 내용을 포함하는 수직 협약의 가능성을 제거함으로써 신차의 판매 가격 감소라는 이점을 제공한다.

반면에, 분야별 새로운 경쟁법 예외 규칙과 집행위원회의 보충적인 가이드 라인에 준거할 경우 자동차 대리 판매 협약이 카르텔 금지 규정을 위반하는지의 검사가 더 어려워진다. 과거에는 일반 예외 규칙의 면제 혜택을 받는 자동차 분야의 예외 규칙이라는 한 가지의 예외 규칙만이 존재했다. 시장 안정이라는 목적의 새로운 경쟁법 예외 규칙의 복수적용 시스템이 등장함으로써 집행위원회의 개입 권한 시행에 대한 우려도 금할 수 없다. 또한 새로운 경쟁법 예외 규칙을 적용하기 위해서는 집행위원회에 의한 공급사와 대리점의 시장 점유율에 대한 검사가 필요하다. 하지만 대리점 계약이나 수직 협약을 폐기하기를 원하는 모든 기업이 상기 검사를 수행할 수 있게 되므로 검사의 신뢰에 대한 분쟁가능성도 무시할 수 없게 된다.

강 홍 진
(프랑스주재 외국법제조사위원)