



環境分野における共同行為に対する競争法の執行 ～ディーゼル乗用車の排ガス浄化装置にかかるカルテル事件～ 執筆者: 川合 弘造、木村 響

欧州委員会は、2021年7月8日、ダイムラー、BMW、及びフォルクスワーゲングループ(フォルクスワーゲン・アウディ・ポルシェからなる。以下「VW」という。)が、ディーゼルエンジン乗用車の排ガス浄化技術に関するカルテルを行っていたとして、カルテルを自主申告したダイムラーを除く、BMW 及び VW に対する制裁金支払命令を発出した。

本件は、技術開発の制限を理由としてカルテル違反が認定された、EU における初めての事例であるとともに、世界的にも類似例の少ない先駆的な事案と思われる。また、環境に悪影響を与えるカルテルであり、目下欧州委員会が推進するグリーンディーゼル政策に反するものである点も注目される。以下、本件の経緯、欧州委員会決定の概要を述べ、本件の特徴及び今後への示唆を考察する。

ポイント

- ① 技術開発の制限を理由としてカルテル違反が認定された、EU における初めての事例
- ② 自動車 OEM は、環境汚染の程度の小ささという品質において互いに競争している
- ③ 有している技術力を最大限に発揮しないようにする旨の共謀は、「技術開発の制限」として市場に弊害をもたらすカルテルと判断され得る

1. 本件の経緯

主な時系列は下表に示したとおりである。欧州委員会は、遅くとも 2017 年 10 月には調査を開始し、2021 年 7 月 8 日、BMW 及び VW に、選択触媒還元脱硝装置(詳細は後記)に関する技術開発及びその実用化についてのカルテルを行ったとして、冒頭で述べた制裁金支払命令を発出した¹。

¹ 欧州委員会“Antitrust: Commission fines car manufacturers €875 million for restricting competition in emission cleaning for new diesel passenger cars”<https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_3581>、及び欧州委員会“Statement by Executive Vice-President Vestager on the Commission decision to fine car manufacturers €875 million for restricting competition in emission cleaning for new diesel passenger cars”<https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement_21_3583>。

本ニュースレターは法的助言を目的とするものではなく、個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、日本法または現地法弁護士の適切な助言を求めていただく必要があります。また、本稿に記載の見解は執筆担当者の個人的見解であり、当事務所または当事務所のクライアントの見解ではありません。

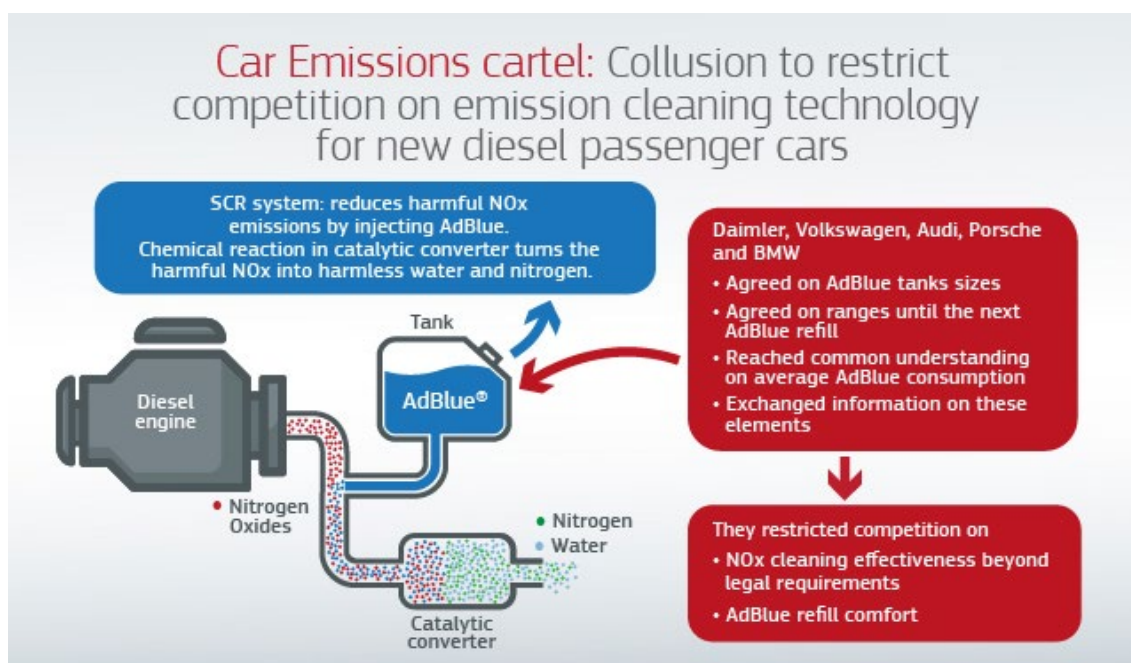
本ニュースレターに関する一般的なお問い合わせは、下記までご連絡ください。
西村あさひ法律事務所 広報室 (E-mail: newsletter@nishimura.com)

時期	欧州委員会の動向
2017年10月16日	ドイツの自動車メーカーによる EU 機能条約(TFEU)101 条(競争制限的協定等の禁止)に反する行為についての調査を行っていることを認めた ² 。
2018年9月18日	ダイムラー、BMW、VW に対して、正式調査を開始。このとき、①ディーゼルエンジン乗用車に搭載される選択触媒還元脱硝装置及び②ガソリンエンジン乗用車に搭載されるガソリン・パーティキュレート・フィルター(OPF)に関する技術開発及びその実用化についてのカルテルが調査対象とされた ³ 。
2019年4月5日	TFEU101 条に違反したとの初期的結論を導き、ダイムラー、BMW、VW に異議告知書を送付 ⁴ 。2006年から2014年まで、ディーゼルエンジン乗用車及びガソリンエンジン乗用車の排気ガス浄化技術(上記①及び②)について、競争を制限すべく共謀したとの理由であった。しかし、証拠不十分のため、後記の制裁金支払命令において、②についてのカルテル行為は認定されなかった。
2021年7月8日	本件5社に対する制裁金支払命令を下す。

2. カルテル違反認定

制裁金支払命令において認定された、TFEU101 条(競争制限的協定等の禁止)に反する事実は以下のとおりである。

- ・ダイムラー、BMW、及び VW(の構成3社)は、選択触媒還元脱硝装置に関する技術開発について話し合うため、“Circle Five” と呼ばれる定期会合を開催していた。
- ・ここで、選択触媒還元脱硝装置とは、AdBlue と呼ばれる尿素水を、ディーゼルエンジンからの排気ガスの流れに注入することで、排気ガスから窒素酸化物を除去するものである(下図参照⁵)。



² 欧州委員会“Antitrust: Commission confirms inspection in the car sector in Germany”<https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/STATEMENT_17_4084>。

³ 欧州委員会“Antitrust: Commission opens formal investigation into possible collusion between BMW, Daimler and the VW group on clean emission technology”<https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_18_5822>。

⁴ 欧州委員会“Antitrust: Commission sends Statement of Objections to BMW, Daimler and VW for restricting competition on emission cleaning technology”<https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_19_2008>。

⁵ 欧州委員会“Antitrust: Commission fines car manufacturers €875 million for restricting competition in emission cleaning for new diesel passenger cars”<https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_3581>。

- ・ ダイムラー、BMW、及び VW(の構成3社)の合計 5 社は、この定期会合において、5 年余りにわたって、より高度な技術を利用できたにもかかわらず、法律で求められる以上の水準で窒素酸化物を除去することをせず、環境汚染の程度の小ささという品質をめぐる競争するのを避けることに合意していた。
- ・ 具体的には、車両に搭載する AdBlue のタンクサイズ及び AdBlue の補充を求める水準について合意するとともに、今後の自動車モデルにおける AdBlue のタンクサイズ及び AdBlue の補充を求める水準、及び AdBlue の平均予想消費量についての機微情報を交換していた。
- ・ また、これら 5 社は、多くの自動車モデルにおいて、特定の運転状況の下では、より多くの AdBlue を投入すれば窒素酸化物をより効率的に除去できることを認識していた。そして、法律の定めを上回る水準で窒素酸化物除去を行うことは、技術的に可能であると分かっていた。しかし、本件 5 社は、法律の定めを上回る水準で窒素酸化物除去を行わないことについて共謀し、将来のそれぞれの市場行動についての不確実性をなくした。そして、この行為は、2009 年 6 月 25 日から 2014 年 10 月 1 日まで継続した。
- ・ これは、需要者にとって意味のある(relevant)な製品特性をめぐる競争を制限する協定であり、TFEU101 条(1)(b)が禁止する技術開発の制限、しかもまさに競争制限を目的として(by object)締結される協定に該当する。

3. 制裁金の算定

違反行為が行われた期間の最終年度(1 年間が丸ごと含まれる最後の年度)である 2013 年度における、選択触媒還元脱硝装置を搭載したディーゼルエンジン乗用車の、欧州経済領域(EEA)内売上高をもとに、制裁金額が算出された。その上で、各社がカルテルへの関与を認め、かつ調査に協力したこと等を理由に減額を行い、BMW に約 3 億 7,000 万ユーロ(約 488 億円)、VW に約 5 億 200 万ユーロ(約 657 億円)の制裁金を課した。ダイムラーは、欧州委員会にカルテルを自主申告したために、制裁金を免除された。

4. 「技術開発の制限」に該当するカルテルに対する競争法の執行

技術開発に競争者が共同で取り組むことで、能力を相互に補完して先端技術の開発が可能となったり、また最新技術の市場投入が早まったりする等、市場の競争を促進し、需要者の便益を増進する効果が得られることも多い。このような競争促進的な共同研究開発を奨励すべく、EU においても、一定の要件を満たす共同研究開発について、TFEU101 条の適用除外規定が設けられている⁶。これにより、需要者にとって有益な共同研究開発の実施が促進されている。

他方で、本件は、研究開発にまつわる共同行為の中で行われた競争者間での技術競争の制限合意が、TFEU101 条に違反するとされた事例である。通常であれば上記のように正当化される余地もある技術の共同開発が、本件では、価格、数量、又は市場シェアについてのカルテルではなかったにもかかわらず、技術開発の制限を理由としてカルテルと認定された、EU における初めての事例である。本件では、カルテル参加各社において、一層の技術開発が技術的には可能であったにもかかわらず、法律の定めを上回る水準で窒素酸化物除去を殊更に行わないことについて共謀したことが、カルテルとされたのである。

ここで、何が違法なカルテルとされる「技術開発の制限」の合意に当たるかは、技術の内容や合意に至る状況を踏まえた慎重な検討が必要であるが、欧州委員会が競争政策を担当するマルグレーテ・ベステアー委員は、プレスリリース中で、カルテルとなるか、正当な行為とされるかの線引きについて「どのようなタイプの技術であれ、その技術についての潜在能力を最大限に活用することを制限する共同行為」は許容されないと述べている⁷。

しかし、この線引きは、必ずしも明確ではない。たとえば、共同研究開発において、特定の技術開発に注力し、他の技術の開発には時間と投資を振り向けない旨の方針の合意をすることも、見方によっては、他の技術開発の制限に該当し得る(何をするかを決めることは、他の何かをしなないと決めることでもある)。つまり、価格、数量、又は市場シェアについての制限という市場での弊

⁶ Commission Regulation (EU) No 1217/2010 of 14 December 2010 on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to certain categories of research and development agreements <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010R1217&from=en>>.

⁷ 欧州委員会“Statement by Executive Vice-President Vestager on the Commission decision to fine car manufacturers €875 million for restricting competition in emission cleaning for new diesel passenger cars”<https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement_21_3583>.

害が明白であるタイプのカルテルとは異なり、技術開発については、必ずしも、市場での競争促進効果をもたらす合意であるのか、それとも市場での競争制限をもたらす合意であるのか、明らかではない場合がある。もっとも、本件で共同研究開発参加者が行った合意は、共同研究開発内容についての合意を超えて、各社独自の技術開発やその商業化までを制約したという点で、一線を踏み越えた面はあるかもしれない。

本件の制裁金支払命令に関するプレスリリースにおいては、「技術開発の制限」に当たらない場合として、AdBlue フィルターネットワークの規格化、AdBlue の品質基準についての議論及び AdBlue 投入のためのソフトウェアプラットフォーム共同開発が挙げられているが、技術開発の制限に関するカルテルとして違反となる行為との境界線は、明示的には示されていないようにも見える。他方で、このプレスリリースは、競争事業者間での標準化・共通規格の策定や、需要家の利便性を増すためのプラットフォームの構築などは、正当化されるとしているように見えなくもない。少なくとも、世界的に広く行われている標準化や国際規格の導入の動きは、需要家の利益にも資するところが多く、そこまではそれが見せかけのようなものではない限り、制約されていないと解するべきであろう。

かつて、環境規制対応は、非競争領域である法令遵守対応の一つでしかないと思われてきたが、気候変動対策の重要性等が広く認知された昨今、環境性能の高さは、法令で定めた最低ラインを満たすだけでなく、環境によいほど消費者への訴求力が高いという製品品質の一環、すなわちれっきとした競争変数として認識されつつある。「環境性能」にまつわる競争をいかにして促進していくか、また、実際にも競争促進的である共同研究開発等の取組みを、不当にカルテル認定してしまわないか、競争当局には熟慮が求められるだろう。その意味で、本件は、共同研究内容についての範囲を超えた競争制限合意であったと整理をし、また、その目的も技術競争を抑制することのみが目的であり、こうした合意の正当化理由が他に見つかりにくい事案であったと整理できるように思われる。

もはや「環境分野であれば競争事業者間の共同行為が許される。」といった単純な理屈に基づいて競争法コンプライアンスを行っているだけでは、違法なカルテルと認定されるリスクがあることが実例を持って示された。企業としては、競争事業者との共同行為を実施するに当たって、その目的や、そこでもたらされる競争制限とそこで得られる社会的な便益(単に、競争しないことでコストをかけないで済むと言うものであってはならない)を慎重に検討し、競争法執行のリスクを吟味して、正当化され得るロジックを用意した上で、実行に移すことが求められるだろう。

以上

かわい こうぞう
川合 弘造西村あさひ法律事務所 パートナー弁護士
k.kawai@nishimura.com

1988 年弁護士登録。1994 年 KU ルーベン大学大学院法学部修士(EC 法専攻, LL.M.)(magna cum laude)。ブラッセルのクリアリー・ゴットリーブ・スティーン アンド ハミルトン法律事務所にて勤務。日本内外の独占禁止法/競争法全般と通商法を専門とする他、大型の国際訴訟や内外の各種規制当局対応業務を行っている。2006 年から 2015 年まで東京大学法科大学院非常勤講師を務めたほか、政府の各種審議会・研究会等でも委員を務めてきている。

きむら ひびき
木村 響西村あさひ法律事務所 弁護士
hi.kimura@nishimura.com

2017 年弁護士登録。2014 年東京大学法学部卒業、2016 年東京大学法科大学院卒業。OECD の ITF/国際交通フォーラムにおける、地方・過疎地での革新的交通サービス活用ワーキンググループ委員(2020 年-現在)。自動車 OEM、サプライヤーや MaaS 事業者に対してリーガルサービスを提供。また、WTO 紛争解決手続等の国際通商法に関する政府法務や世界各国での企業結合審査対応、デジタルプラットフォームをめぐる独禁法上の問題対応等の競争法実務に従事する。近時の共著作として、「国際通商政策の最前線(第 3 回)環境問題への通商政策的アプローチ(1)」(NBL No.1196、2021 年 6 月 15 日)等。

当事務所では、ヨーロッパでの実務に強みを持つ弁護士が、各国のリーディングファームとの友好的なネットワークも活用して、ヨーロッパ全域における、M&A、ファイナンス、紛争解決、労働、GDPR を含むデータプロテクション、AI、IP、消費者保護法制、外国投資その他広範な分野の問題点につき、ワンストップのリーガルサービスを提供しています。