

# 주요국의 공정거래제도 운영

## 본 협회 조사부

### 미 국

#### 5대 음반회사, CD 가격 고정으로 제소 당해

28개 주가 8월 8일, 세계 5대 음반회사들이 콤팩트 디스크의 가격을 고정하였다고 하여 이들을 제소하고 수억 달러의 손해배상을 청구하였다. 미국 뉴욕 남부 지방법원에 제기된 당해 소송은 "광고비용 보조 관련 최저 가격 설정(MAP)"이라는 가격정책에 관련된 것으로, 이들 음반회사는 자신들이 결정한 최저가격 이하로 CD를 판매하지 않기로 합의한 소매업체에 대해 광고비용을 보조하였다.

뉴욕 주 법무장관인 Eliot Spitzer는 성명을 통해 "이러한 위법한 행위는 ... 대중에게 행해져서는 안되는 것이었다. 이러한 답답 때문에 수천만의 소비자들이 CD 구입을 위해 인위적으로 인상된 가격을 지불하였다" 라고 하였다. 당해 소송에서는 이러한 MAP 정책이 주 및 연방 반트러스트 법에 위반하여 CD 가격을 인상시켰

고, 인위적으로 높게 CD가격을 유지하였으며 이에 참가하지 않는 소매업체들에 벌칙을 가하였다고 주장하고 있다.

5대 음반회사의 이름은 타임 워너 사 소속인 워너 브러더스 뮤직 그룹, 소니 사 소속인 소니 뮤직 엔터테인먼트, 씨그램 사 소속인 유니버설 뮤직 그룹, 베텔스만 사의 음악사업부문인 BMG, 그리고 EMI 그룹이다. 함께 피고로서 언급되고 있는 3개 소매업체들은 뮤직랜드 사, 타워레코드 사 및 Trans World Entertainment Group이다.

Spitzer 장관은 기자회견에서 소를 제기한 주들은 아직 손해배상액을 산정중이기는 하지만 이는 "수억 달러"에 달한다고 말하였다.

지난 5월 발표된 연방거래위원회(FTC)와의 화해에서 이들 5대 음반회사는 7년간 MAP 정책을 중지하기로 합의하였다. 당해 화해에서는 이들 음반회사가 손해배상을 지급할 것이 요구되지 않았으며 5대 음반회사도 위법사실을 인정하지 않았다.

■ 2000. 8. 8, Los Angeles Times

#### 미 법무부, Clear Channel - AMFM 기업결합 인가

미국 법무부는 Clear Channel Communications Inc.와 AMFM Inc.가 결합하여 미국 최대의 라디오 방송사가 되려는 238억 달러 규모의 계획에 대하여, 이들이 광고관회사에 대한 일부 지분 매각에 합의한 이후 이를 인가하였다.

7월 20일, Clear Channel사와 AMFM 사는 정부의 압력을 받아 27개 시장의 99개 라디오 방송국을 매각하기로 합의하였는데, 이는 라디오 방송국 매각사상 최대 규모이다. 현재까지 이들 기업은 85개 방송국을 매각하였다.

법무부와와의 8월 30일의 합의 결과 이들 기업은 150일 내에 5개 시장에서 14개의 방송국을 추가로 매각하여야 한다. AMFM사와 결합하고 나면 샌안토니오에 소재한 Clear Channel사는 900개 정도의 방송국을 소유 또는 운영하는 미국 최대의 라디오 방송사가 될 것이라고 법무부는 밝혔다.

8월 29일 캘리포니아 연방지방법

원에 접수된 합의에서, 이들 기업은 원래대로의 기업결합이 라디오 및 게시판 광고업체들에게는 가격인상 및 서비스 질의 저하를 가져올 것이라는 우려를 해소하기 위해, AMFM 사의 Lamar Advertising Co. 지분 29%를 매각하기로 하였다.

법원이 이를 승인할 경우 당해 합의는 정부가 원래대로의 기업결합을 지지하기 위하여 8월 29일 동시에 제기한 소송을 해결하게 될 것이다. 법무부 반트러스트 담당 차관보인 A. Douglas Melamed는 "당해 기업결합은 원래대로라면 라디오 광고 및 옥외 광고에 의존하는 광고업체들에게 손해를 가하였을 것이다. 동의명령에서 요구된 이번 자산매각은 두 종류의 광고 고객들이 낮은 가격과 높은 품질이라는 경쟁의 이익을 계속 향유할 수 있도록 해 줄 것이다."라고 말하였다.

Lamar 사는 게시판과 같은 옥외광고 공간을 지역적 및 전국적 사업체들에게 판매하고 있다. Lamar 사의 직접적 경쟁업체인 Eller Media Co.는 Clear Channel 사가 소유하고 있다.

정부가 제기한 소송에서는 원래대로의 기업결합은 펜실베니아, 콜로라도, 텍사스 및 플로리다 주의 옥외광고 및 5개 라디오 시장에서 경쟁을 심각하게 감소시킬 것이라고 하였다.

매각대상인 라디오 방송국들은 펜실베니아 주 Allentown-Bethlehem에 소재한 WEEX-AM 및 WODE-FM, 덴버에 소재한 KVOD-AM, 펜실베니아 주 Harrisburg-Lebanon-Carlisle에

소재한 WNCE-FM, WNNK-FM, WTCY-FM 및 WTPA-FM, 텍사스 주 휴스턴-Galveston에 소재한 KJOJ-AM, KJOJ-FM, KQUE-AM, KSEV-AM 및 KTJM-FM, 그리고 플로리다 주 펜사콜라에 소재한 WMEZ-FM과 WXBW-FM이다.

1999년에 Clear Channel 사는 14억 달러의 텔레비전 및 라디오 관련 순수입을 발표하였다. 샌안토니오에 소재한 자회사인 Eller 사는 13억 달러의 수입을 발표하였다. 델러스에 소재하고 있는 AMFM 사는 1999년 라디오 관련 순수입이 17억 달러라고 발표하였다. 플로리다 주 Baton Rouge에 소재하고 있는 Lamar 사는 1999년 연간 순수입을 4억 4,400만 달러로 발표하였다.

■ 2000. 8. 30, Los Angeles Times

**SBC 사 및 BellSouth 사, 기업결합 인가 위해 자산매각에 동의**

SBC Communications Inc.와 BellSouth Corp.는 16개 시장의 2,000만 고객이 관련된 중첩자산 매각에 합의한 이후 미국 2위의 이동전화회사를 설립하려는 이들의 기업결합계획에 대한 미국 법무부의 인가를 얻었다.

연방법원은 한 전화회사가 동일한 시장에서 2개의 주요 무선사업 인가를 보유하는 것을 금하고 있다. 이러

한 제한에 따르기 위해 관련 기업들은 로스앤젤레스, 뉴올리언즈, 인디애나 폴리스 및 몇몇 기타 지역에서의 무선 사업부문을 매각할 것이다.

로스앤젤레스에서는 BellSouth 사와 AT&T Corp.가 AT&T Wireless 사업부문(L.A. Cellular 사의 후신)을 공동으로 소유하고 있으며, BellSouth 사는 동 합작기업의 45%의 지분을 갖고 있다. SBC 사는 Pacific Bell Wireless라는 명칭으로 판매되는 경쟁 서비스를 보유하고 있다. 이들 기업은 어느 사업부문이 매각될 것인지를 아직 밝히지 않았으나, BellSouth 사는 자사의 소유지분을 AT&T Wireless 사에 매각할 것이 거의 확실하며, AT&T 사가 이미 로스앤젤레스 사업을 관리하고 있으므로 이러한 전환은 고객들에게 큰 불편이 없을 것이다.

BellSouth 사와 SBC 사는 로스앤젤레스 지역 관련 자산에 대한 공식계획을 12월 18일 이전에 발표할 것이다. 우연의 일치는 아닐 것이지만, 이 기한은 AT&T 사와 BellSouth 사가 자신들의 합작기업에 대한 내용을 자유로이 재협상할 수 있는 기한과 일치한다. SBC 사와 BellSouth 사가 3/4분기 말 또는 4/4분기 초에 완성하기를 기대하는 두 기업간의 기업결합은 미국 연방통신위원회(FCC)의 인가도 받아야 한다.

이들 기업은 지난 4월 자신들의 무선사업부문을 통합하여 미국 20대 시장 중 19개 시장에서의 통신망을 보유하고 미국 지역의 70%에 서비스를 제공할 것이라고 하였다. 결합된 기업

은 1,790만 명의 가입자를 보유하게 될 것이며 - 주로 중서부, 남서부 및 남동부 지방에 소재하고 있음 - 이는 2,540만 명의 가입자를 보유한 Verizon Wireless 사에 뒤이은 2위의 규모이다.

전화회사들은 고객들이 점차로 주거 주변지역을 벗어나 여행하게 되고 무선전화를 이용한 인터넷 접속과 같은 더 많은 서비스를 요구하면서 비용을 줄이기 위해 전국 무선망을 형성하고자 하고 있다. 새로이 탄생하는 기업은 SBC 사와 BellSouth 사로 하여금 비용을 줄이고 Verizon 사 및 3위의 무선사업자인 AT&T 사와 보다 효율적으로 경쟁할 수 있도록 해 줄 것이다.

이번 자산매각 합의는 "당해 합작투자사업이 이들 지역 시장에서 경쟁을 감소시키지 않도록 보장하고 있다" 라고 법무부 반트러스트국장인 Joel I. Klein은 밝혔다. 이번 자산매각이 없었다면 고객들은 "선택의 폭이 줄어들고 가격인상 및 서비스 질의 저하의 위험에 직면하였을 것이다"라고 그는 성명을 통해 말하였다.

이들 기업은 인디애나폴리스의 자산은 AT&T 사에, 뉴올리언즈의 자산은 Alltel Corp.에 매각하기로 하였다.

미국 2위의 지역전화회사인 SBC 사는 노스캐롤라이나 주부터 플로리다 주에 이르는 9개 주에서 지역 전화 서비스를 판매하는 BellSouth 사와의 합작투자사업에 60%의 지분을 갖게 될 것이라고 동 기업은 밝혔다. SBC Wireless 사의 사장인

Stephen Carter가 당해 합작투자사업을 경영할 것이다.

이들 기업은 다른 기업을 매입하고, 새로운 무선인가 입찰에 참여하면서 확장에 필요한 자금 마련을 위해 회사채 또는 주식을 발행할 수도 있을 것이라고 하여 왔다.

■ 2000. 8. 31, Los Angeles Times

**미 법무부 · ASCAP,  
음악 관련 법원명령  
개정에 합의**

미국 법무부와 전미 작곡가, 작사가 및 음반사협회(ASCAP)는 연주를 위한 음악 라이선싱을 인터넷 시대에 맞게 고치기 위해 59년 된 법원명령을 개정하기로 합의하였다. 원래의 법원명령은 1941년에 내려졌고 1950년의 것을 포함하여 몇차례 수정되었는데, ASCAP으로 하여금 음악 사용자의 요청이 있으면 연주 라이선스를 허용하도록 하고 이러한 라이선스로부터 얻어진 수수료를 회원들에게 배분하도록 하고 있다.

뉴욕에 본사를 두고 있는 ASCAP은 회원들이 작곡 또는 출판한 음악의 사용과 관련하여 라이선스를 허용하고 수수료를 징수하고 있다. ASCAP은 현재 미국에서의 음악 연주의 절반 정도에 대해 라이선스를 허용하고 있다.

법무부는 이번 개정은 ASCAP과의 폭넓은 협상의 결과라고 하였다.

법무부 반트러스트국은 ASCAP 관련 법원명령 및 Broadcast Music Inc.(BMI)와 관계된 유사한 동의명령을 포함하여 음악 연주권 산업을 검토하여 왔다. BMI 사 관련 동의명령에 대한 정부의 검토는 진행중이다.

음악 산업에서의 반세기 동안의 극적인 변화에 따라 정부와 ASCAP은 음악 라이선싱에서의 경쟁을 제고하고 수수료 분쟁 해결절차를 현대화하기 위한 네가지 수정에 동의하였다. 이는 다음과 같다:

- 배경음악 제공업체와 인터넷 회사들을 포함하는 일정 유형의 음악 사용자들에게 포괄적 라이선스의 진정한 대안을 제공할 ASCAP의 의무를 확대하고 명확히 할 것.

- ASCAP과 회원간의 관계에 대한 다수의 상세한 제한을 제거할 것.

- ASCAP 회원들이 벌칙을 부과 받은 후 다른 연주권 관련 기구로 이적할 수 있도록 보장할 것.

- 라이선스 수수료 결정 절차를 세련화 할 것.

법무부 반트러스트국장인 Joel I. Klein은 "제안된 수정안은 음악 연주권 라이선싱에서 경쟁을 제고하고, 불필요한 행정적 부담을 감소시키며, ASCAP과의 수수료 관련 분쟁을 해결할 음악 사용자의 능력을 향상시켜 될 것이다"라고 밝혔다.

원래의 법원명령은 ASCAP과 회원 중 일부가 연주권의 라이선싱 관련 경쟁을 제한하기로 합의하였으며 이러한 권리를 취급하는 일정 회원들을 차별하였다고 주장하며 반트러스트국이 제기한 반트러스트 소송을 해결한

것이다.

제안된 수정안은 뉴욕 주 White Plains에 소재한 미국 연방지방법원에 접수되었다. 정부는 법원에 대하여 수정안을 실시하기 전에 대중의 논평을 듣기 위한 60일간의 기간을 요청하였다.

정부는 또한 법원에 대하여 ASCAP의 외국 연주권기구와의 관계를 규율하는 1947년의 두번째 법원명령 규정을 개정 법원명령에 통합할 것을 요청하였다.

■ 2000. 9. 5, The New York Times

## E U

### 유럽연합, 항공기 B2B 시장 설립 인가

유럽연합 경쟁당국은 8월 7일, 항공우주부문 제품 및 서비스 합작투자사업인 MyAircraft.com의 설립을 인가함으로써 업체간 인터넷 시장에 대한 최초의 결정을 내렸다. 이번 결정은 업체간(B2B) 인터넷 시장의 미래에 대한 규제의 선례로 간주될 가능성이 있는데, B2B 시장은 몇몇 예측에 따르면 몇년 내에 수조 달러의 매출액을 달성할 수 있을 것이다. 유럽위원회는 미국 기업들인 허니웰 사, 유나이티드 테크놀로지 사 및 i2 Technologies 사가 개시한 당해 합

작투자사업에 대해 1개월간의 일상적인 조사 후 이를 인가하였다.

그러나 관리들은 8월 7일 당해 결정을 지나치게 확대해석하는 것에 대해 경고하였다. 더욱 중요한 사건은 포드 사, GM 사, 다이믈러크라이슬러 사 및 르노/닛산 사가 계획하고 있는 자동차 부품 시장인 Covisint가 될 것이다. 유럽위원회는 수일 내로 규제당국의 심사를 촉발시키는 Covisint 설립에 관한 공식 신고를 받을 것으로 예상되고 있다. Covisint는 현재 미국 연방거래위원회(FTC)의 심사를 받고 있다.

MyAircraft.com과 Covisint는 자동차산업과 항공우주산업에서 유행하고 있는 공급 체인 관리 웹사이트의 일부이다. 이러한 사이트들은 제조업체들로 하여금 부품, 엔진 및 서비스 거래를 가능하게 할 목적으로 설립되고 있다. 이에 참여하는 기업들은 구매력 내지 판매력을 공동으로 함으로써 비용이 감소되기를 바라고 있다.

그러나 이러한 현상은 규제당국의 우려를 낳고 있다. 한 관리자는 8월 7일 "경쟁문제가 될 수 있는 것들은 가격 고정협정 체결을 위한 B2B 플랫폼의 사용 가능성과 관련되어 있다"라고 밝혔다. 그러나 유럽위원회는 2대 항공기 중고부품 공급업체를 합치게 되는 MyAircraft.com은 경쟁상 우러가 제기되지 않았다고 하였다.

유럽위원회는 B2B 플랫폼은 모기업들이 동 플랫폼의 전략적인 상업상 결정에 영향력을 행사하지 않는다면 기업결합 심사 대상이 되지 않을 것이라고 하였다.

MyAircraft.com은 이미 항공부문에서의 유사한 거래소로부터의 경쟁에 직면하였는데, 항공부문에서는 연간 부품 및 엔진 구입에 4,000억 달러(4,400억 유로화)가 지출되는 것으로 추정되고 있다. 이번 심사에 참고인으로 조사받은 제3자들은 당해 합작투자사업은 기업들이 사업을 영위하는 다수의 수단 중 하나에 불과한 것으로 보았다.

허니웰 사는 당해 거래소 설립은 미국의 Hart-Scott-Rodino 반트러스트법상 신고를 요하지 않도록 구성되었기 때문에 미국 법무부로부터의 인가를 신청하지는 않는다고 하였다.

■ 2000. 8. 7, Financial Times

### 유럽위원회, 원자력 기업결합에 대한 심사 개시

유럽위원회는 독일의 지멘스사와 프랑스의 Framatome 사간의 원자력발전 합작투자사업에 대한 4개월간의 기업결합 심사를 개시함으로써 세계의 주도적인 원자력 기술 기업을 탄생시키려는 이들의 계획에 의문을 던졌다. 1개월간의 예비조사 후에 유럽연합의 집행부격인 동 위원회는 당해 기업결합이 경쟁시장에 대한 "심각한 의문"을 제기하였으며, 일부 원자력 기술 시장에서 시장지배적 지위를 형성할 수 있다고 하였다.

국영기업인 Framatome 사는 작

년 12월 지멘스 사와 원자력 사업부문을 합병하기로 합의하였다. 이러한 움직임이 성사되면 연간 31억 유로화의 연간매출액 및 13,000명의 종업원을 보유한 사업체가 형성되어 미국의 GE 사 및 British Nuclear Fuels 사와 같은 경쟁업체를 능가하게 될 것이다.

Framatome Advanced Nuclear Power 사로 명명된 당해 합작투자사업은 Framatome 사가 66%의 지분을 갖고 지멘스 사가 34%의 지분을 갖게 되는데, 이는 각 회사의 자산가치를 반영한 것이다. 당해 기업은 프랑스 및 독일, 그리고 수출시장에서 활동하게 되는데, 원자력 장비, 연료 및 서비스를 포함하는 모든 범위의 원자력활동을 제공하게 된다.

당해 기업결합은 원자력 산업 통합의 또다른 예로 간주되었으며, 프랑스와 독일 기업들이 민감한 분야에서 협력하려는 의사의 증대로도 보여졌다. 이들 기업은 유럽시장은 정체상태이며, EU 전력시장의 규제완화에서 야기된 원자력 발전 사업자들로부터의 가격에 대한 압력이 증대하고 있다고 하였다.

또한 독일정부가 19개 원자력 발전소를 단계적으로 폐쇄하기로 결정함으로써 지멘스 사의 원자력 활동의 장래는 더욱 의문시되었다.

그러나 Framatome 사와 지멘스 사는 유럽 및 미국에서의 새로운 원자력 발전소 건설사업의 재개를 예상하였다. 이들 기업은 1989년부터 유럽형 가압경수로의 개발에 관하여 협력

하여 왔다.

Framatome 사는 - 동 기업의 지분 34%를 갖고 있는 프랑스의 국영 원자력 연료 그룹 Cogema 사와 밀접한 연관이 있는데 - 원자력 발전소, 특히 연료 설비를 고안 및 제작한다. 지멘스 사는 연료사업을 포함하여 다양한 유형의 원자력 공장을 고안 및 공급하고 있다.

유럽위원회는 당해 합작투자사업은 특히 연료 설비의 고안 및 제작, 계기판 및 통제 시스템, 그리고 원자력 발전소 부품의 교체 및 설치에서 "상당한 시장점유율"을 갖게 될 것이라고 하면서 "이 기업결합은 원자력 기술 시장에 미치는 전반적 영향에 대해 보다 넓은 관점에서 바라보아야 한다"라고 밝혔다.

유럽위원회가 검토하는 기업결합 중 약 10%만이 이번과 같은 제2단계 심사를 받으며, 이들 기업결합은 규제 당국의 인가를 얻기 위해 계획의 변경이나 자산매각을 종종 요구받는다. 유럽위원회 관리들은 상세한 조사를 개시하기로 한 이번 결정은 경쟁업체들의 이익제기에 의한 것이라기보다는 자신의 조사에 기인한 것이라고 하였다.

한편 유럽 위원회는 France Telecom 사가 Vodafone 사로부터 이동전화기업인 Orange 사를 취득하려는 계획에 관하여, 벨기에 3위의 이동전화사업자이자 네덜란드의 KPN 사와의 합작투자기업인 KPN Orange Belgium 사에 대한 Orange 사의 지분 매각을 조건으로 이를 인가하였다.

Vodafone 사와 Mannesmann 사는 지난 4월 자신들의 기업결합에 대한 EU의 인가를 얻기 위해 Orange 사 매각에 합의하였다. 그러나 France Telecom 사가 이미 벨기에 2위의 이동전화 사업자인 Mobistar 사에 대한 과반수 지분을 보유하고 있는 상태에서 당해 취득이 있게 되면 France Telecom 사는 벨기에 이동전화 시장의 30% 이상의 점유율을 보유하게 될 것이다.

■ 2000. 8. 11, Financial Times

### EU, 르노 사에 대하여 피아트 사와의 합작투자사업 해체 명령

유럽 2위의 버스 제조업체인 Irisbus 사가 프랑스 자동차회사인 르노 사와 이탈리아의 피아트 사에 의해 세워진 지 2년도 못되어 해체될 운명에 놓였다.

유럽위원회는 르노 사가 자사의 대형트럭 사업부문을 스웨덴의 볼보 사에 매각하겠다는 계획을 인가하는 조건으로 피아트 사의 상용차 부문인 Iveco 사와의 당해 합작투자사업을 해체하도록 르노 사에 명령하였다. 동 위원회는 르노 사에 대해 버스 제조 합작사업을 해체하는 데 2년의 기간을 부여하였으나, 동 기업은 해결책을 찾기 위해 피아트 사와 곧 협상을 개시할 것으로 예상된다.

르노 사의 회장인 Louis

Schweizer는 Iribus 사의 전체 지배권을 피아트 사에게 넘기는 데 주저하고 있다. 그는 당해 사업 중 프랑스 내 사업부를 유지하고 이를 볼보 사와의 합작투자사업과 합치고자 하고 있다.

이는 피아트 사의 갈등을 야기할 수 있는데, 피아트 사는 Iveco 사가 Iribus 사의 점유율 증대를 이용하도록 하기 위해 열성을 보이고 있다. 양측은 또한 작년에 Iribus 사가 취득한 헝가리 버스 제조업체인 Ikarus 사의 지배권을 유지하고자 할 것이다.

1999년 1월에 설립된 Iribus 사는 Iveco 사와 르노의 상용차 부문인 RVI 사가 50:50으로 지분을 갖고 있다. 당해 버스 제조 합작투자사업은 유럽시장에서 21.2%의 점유율을 보이고 있으며, 작년의 첫 수입은 11억

유로화(12억 달러)였다.

독일, 프랑스, 이탈리아, 스페인 및 영국의 주요 시장에서 동 기업은 26%의 시장점유율을 보유하고 있다. 이 기업은 작년에 8,700대 이상의 자동차 및 차체를 제작하였다.

그러나 유럽위원회는 르노 사와 볼보 사의 버스 제조 관련 자산의 결합 인가에 주저할 수도 있다. 동 위원회는 이미 두 기업에 대해 프랑스 버스 사업부문의 중첩을 제거하도록 명령한 바 있다.

동 위원회는 또한 볼보 사에 대하여 RVI 인수조건으로 스웨덴의 경쟁업체인 스카니아 사에 대한 동 기업의 46% 지분을 매각하여야 한다고 명령하였다. 볼보 사는 당해 지분 매각을 위해 3년의 기간을 부여받았다.

고위관리들은 당해 기업이 이들 주식을 볼보 사 주주들에게 배분하기보다는 산업계 내지 금융계 인수자를 모색할 것이라고 암시하였다.

대다수의 산업계 분석가들은 볼보 사가 이들 지분을 독일의 폴크스바겐 사에 매각할 것으로 예상하고 있다. 폴크스바겐 사는 자사의 트럭 사업을 확장하려는 시도에서 스카니아 사의 지분 18%와 의결권 주식의 34%를 취득하였다. 그러나 폴크스바겐 사의 회장인 Ferdinand Piech는 고위임원들에게 동 기업은 향후 2년 동안 스카니아 사에 대한 지분을 늘리지는 않을 것이라고 하여 왔다.

■ 2000. 9. 3, Financial Times

용 어 풀 이

가격카르텔

공정거래법상 부당한 공동행위의 유형 중 가격과 관련한 공동행위를 말함. 가격카르텔은 판매자간에 상호경쟁을 제한하여 보다 높은 이익을 확보하기 위해 가격을 유지·인상하려는 것으로, 이는 마치 독점공급자처럼 행동하는 결과를 초래함. 동 법은 사업자가 다른 사업자와 공동으로 또는 사업자단체가 가격을 결정, 유지 또는 변경하는 행위를 금지하고 있으며, 가격카르텔에는 가격의 인상행위는 물론 인하 또는 유지행위를 모두 포함하고 있음. 가격카르텔의 유형으로는 ① 공동으로 가격의 인상·인하율을 결정하는 행위, ② 할인율, 이윤율 등 가격의 구성요소에 대해 그 수준이나 한도를 정하는 행위, ③ 일정가격 수준 이하로 거래하지 못하도록 하거나 최저판매가격을 정하는 행위, ④ 입찰가격을 사전 결정한 후 입찰에 참여하는 행위 등임.