



Ford 사건에서 제기된 카르텔 관련 쟁점

홍명수 | 명지대학교 법과대학 조교수

1. 사건의 개요

이 사건에서¹⁾ 원고는 포드(Ford motor company)의 유럽 자회사들이다. 한편 유럽 포드(Ford of Europe incorporated)는 미국에서 설립되어 영국, 벨기에, 독일에 사무소를 두고 있는 법인이고, 포드AG(Ford-Werke Aktiengesellschaft)는 독일법에 근거하여 독일과 벨기에에서 설립된 포드 자동차 제조회사이다. 유럽 포드는 포드의 유럽 자회사들의 경제적 활동을 조정하는 역할을 하였다. 포드AG는 포드 자동차를 제조하여 일부는 독일 시장에 판매하였고, 그 나머지는 다른 나라에, 특히 포드그룹 내 다른 회사가 진출하고 있는 회원국에 수출하고 있었다. 포드AG 생산량의 많은 부분이 포드AG처럼 자신의 판매 프로그램과 배급망을 갖고서 영국 시장에 진출해 있는 영국 포드(Ford motor company limited)에 직접적으로 판매되었다. 따라서 포드AG는 왼쪽핸들 자동차와 오른쪽핸들 자동차 모두를 정규적으로 생산하고 있었다.

독일에서의 판매계획을 수행하기 위하여 포드AG는 독일 배급업자들을 구속하는 주된 거래 약정(main dealer agreement)에 기초한 선별적 배급체계(selective distribution system)를 구축하였다. 그 약정은 1976년 5월 14일 위원회에 통지되었고, 포드AG는 이 약정이 위법하지 않다는 판단을, 적어도 보충적으로 EC조약 제85조제3항(현 제81조제3항) 하에서의 적용제외를 요청하였다.

1982년 5월 1일까지 일부는 영어 명세서가 붙고 나머지는 독일어 명세서가 붙은 오른쪽핸들 자동차가 포드AG에 의하여 지정된 독일 배급업자에게 공급되었고, 독일에서 팔렸다. 1981년

1) Cases 25-26/84[1985]ECR 2725: 3CMR 528.



봄 이래로 오른쪽핸들 자동차의 수요는 상당히 낮은 가격이 책정되었기 때문에 영국에서보다²⁾ 굉장히 큰 폭으로 증가하였고, 점점 더 많은 수의 영국 고객이 독일 배급업자로부터 그 차를 구입하게 되었다. 이러한 판매효과에 대하여 영국포드와 그의 배급망이 우려하였기 때문에, 포드 AG는 독일의 포드 배급업자들에게 1982년 4월 27일자로 회람을 돌려서, 동년 5월 1일부터 오른쪽핸들 자동차에 대한 그들의 주문을 더 이상 받지 않을 것이며, 그와 같은 차들은 영국 포드나 그의 자회사로부터 구입해야 한다는 통지를 하였다.

II. 절차의 진행

그 회람은 이러한 사건에 개입권한을 갖고 있는 유럽소비자연맹(european office of consumer unions) 사무국으로 하여금 1982년 5월 12일 잠정적 조치(interim measures)를 취할 것을 요구하는 신청을 위원회에 접수하게 하였다. 1982년 6월 2일에 위원회는 조약 제85조 제3항의 적용에 관련된 일련의 절차개시를 결정하였으며, 포드AG에게 부정적인 평가를 담은 공문을 보냈다. 그 공문에서 위원회는 포드AG에 의해 행해진 시장운영체제가 조약 제85조 제1항에 반하며 제85조 제3항에 따라서 적용제외 될 수 없다는 판단을 고려하고 있으며, 동시에 포드AG에게 1982년 4월 27일의 회람을 철회하고 회사의 상품범위에 오른쪽핸들 자동차도 포함시킬 것을 지시하는 임시명령을 발할 계획임을 밝혔다.

1982년 8월 18일에 위원회는 잠정조치를 포함한 결정을 내렸다. 그 결정은 포드AG에게 통지시부터 10일 이내에 1982년 4월 27일의 회람을 철회할 것과 그의 독일 배급상들에게 오른쪽핸들 자동차가 여전히 포드AG의 약정된 배급범위에 속한다는 것을 통보할 것을 요구하였다. 그 결정은 절차의 종결시까지 다투어질 수 있었고, 그 결정은 1984년 2월 28일의 판결에서 무효로 판단되었다. 법원은 위원회가 잠정조치로서 발하는 명령, 즉 관련사업자에게 더 이상의 선택의 여지를 남겨놓지 않는 강제적 명령으로 거래당사자 사이의 조건을 변경할 권한을 갖고 있지 않다는 점을 고려하였다.

1983년 11월 16일 위원회는 본격적 심판대상이 된 종국적 결정을 내렸다. 그 결정은 포드AG에게 발해진 것으로서, 1982년 8월 18일의 결정을 철회하고 있다. 그 결정에서 위원회는

2) 영국에서는 일상적으로 오른쪽핸들 자동차를 사용하고 있다.



포드AG의 주된 배급상과의 약정이 조약 제85조제1항의 의미에서 경쟁을 제한하고 회원국 사이의 거래에 영향을 미치고 있다는 점을 언급하였다. 위원회는 포드AG가 1982년 4월 27일 배부한 회람에서 정한 동년 5월 1일부터 적용된 그 약정에 대하여 제85조제3항에 의거한 적용제외의 허용을 거부하였다. 결국 위원회는 포드AG의 위법을 인정하였다.

결정이 기초한 이유의 설명에서 위원회는 그 결정이 오직 1982년 5월 1일부터 효력을 발휘하여 독일 배급상들에게 더 이상 오른쪽핸들 자동차를 공급하지 않을 것을 내용으로 하는 주거래약정만을 고려하고 있음을 지적하고 있다. 위원회에 따르면 비록 그것이 직접적으로 약정에 의하여 이루어진 것이 아니라 할지라도, 위원회는 경제적 맥락에서 약정을 고려하여야 하기 때문에 제85조의 적용에 있어서 납품이 종료되었다는 사실이 다루어질 수 있을 것이다.

포드AG는 위원회의 결정에 불복하여, 1984년 1월 25일 유럽 법원에 소를 제기하였으며, 유럽법원은 1985년 9월 17일의 판결에 의하여 유럽위원회의 판단을 지지하고, 원고의 청구를 기각하였다. 소송비용은 일반적인 원칙에 따라서 패소자인 원고의 부담으로 하는 결정을 추가하였다.

III. 법적 쟁점

1. 수직적 카르텔

이 사건은 포드AG라는 자동차 제조업자와 유통업자 사이의 거래제한적 행위가 문제가 된 경우로서, 수직적인 구조가 전제된다. EC조약 제81조(개정전 제85조)제1항은 "회원국간의 무역에 영향을 미칠 수 있고 그 목적 또는 효과로써 공동시장 내에서 경쟁을 방해, 제한 또는 왜곡하는 사업자 사이의 합의, 사업자단체의 결의 및 동조적 행위는 공동체시장과 양립할 수 없는 것으로서 금지되어야 한다"고 규정하고 있다. 동 규정의 적용이 수직적인 관계에도 적용된다고 보는 것이 일반적이며, 이러한 점에서 EU의 회원국인 독일의 경쟁제한방지법상의 카르텔 규정이 수평적인 관계에만 적용되는 것과 구별된다.³⁾

유럽법원의 선례로서 수직적 카르텔에 조약 제81조(개정전 제85조)가 적용될 수 있다고 본

3) Volker Emmerich, Fälle zum Wettbewerbsrecht 4. Aufl., C. H. Beck, 2000, 37 -38면.



것은 Italy v. EEC Council and Commission 사건이며,⁴⁾ 여기서 다루는 포드 사건에서 이러한 입장이 확인되고 있다.

2. 사업자 행위의 일방적 성격

이 사건에서 가장 큰 법률적 쟁점이 되었던 것은 일방적 행위에 관한 것이다. 거래당사자 사이에 포괄적인 약정을 맺은 상황에서 일방적인 행위가 이루어졌을 경우에 이를 어떻게 평가할 것인가의 문제가 제기되었다. 전체적인 계약관계의 범위 내에서 당해 행위가 이루어진 경우에는 일방적 행위라 하더라도 당사자간의 합의를 구성할 수 있다.⁵⁾ 당해 사건에서는 원고가 배급업자와 맺은 주거래약정의 범위 내에서 공급거절행위가 이루어진 것이고, 따라서 유럽 법원은 당해 행위가 일방적 행위로 이해되는 것이 아니라 전체 계약의 한 구성부분으로 이해되어야 한다고 판단하였다.

구체적으로 유럽 법원의 판단과정을 보면, 원고는 상품이 기술적으로 복잡한 자동차산업에서 선별적 유통체계에 의존할 필요성을 위원회도 인식하고 있다고 주장하였다. 그러한 체계는 배급업자들에게 적용된 주거래약정의 형식으로 포드AG에 의하여 설정되었다. 그 약정은 자동차산업에서 다른 유통체계와 마찬가지로 경쟁제한적이지 않은 것이다. 따라서 위원회는 독일에서 포드AG에 의한 오른쪽핸들 자동차 판매 중단을 막으려는 사실이 없었다면 제85조제1항 적용에 대하여 제85조제3항에 기초한 적용제외를 기꺼이 행하였을 것이다. 실제로 다투어지고 있는 그 결정은 경쟁제한적이라고 선언된 주거래약정의 어떤 조항의 철회와 관련된 것이라기 보다는, 독일 시장에서 오른쪽핸들 포드 자동차 판매의 재개를 의도한 것이다.⁶⁾

원고는 1982년 4월 27일의 회람과 거기에 기재된 독일 배급업자에 대한 오른쪽핸들 자동차의 판매 중단은 일방적 성격을 갖는 것이었고, 따라서 일방적 행위는 조약 제85조에서 금지되는 약정, 협정 그리고 동조행위에 포함될 수 없다고 주장하였다.⁷⁾

위원회는 첫째 제85조제1항의 금지에 해당하는 약정에 대하여 제85조제3항 하에서의 적용제외를 허용하거나 거부하는 결정이 약정이 기능하고 있는 전체적인 경제적 그리고 법적 맥락에서 채택되어야 한다는 사실에 주의를 돌리고 있다. 그의 배급업자들에 대한 관계가 선별적

4) Case 32/65(1966) CMLR39 (12).

5) D. G. Goyder, *EC Competition Law* 3. ed., Clarendon Press, 1998, 96-97면.

6) Cases 25-26/84[1985] ECR 2725, para. (14).

7) para. (15).



유통체계에 기초하고 있는 사업자의 행위는 그러한 맥락의 한 부분이다. 이 사례에서 주거래약정에 대한 적용제외를 허용하지 않은 결정은 포드AG의 행위의 결과가 오직 영국에서의 병행수입을 중단시키고 그로 인하여 국가별 시장들 사이의 장벽을 세우는 것만을 목적으로 하여 그러한 약정의 경쟁제한적 효과를 심각하게 제한하고, 또한 상표내 경쟁을 감소시키는 것이었기 때문에 특히 정당화되었다.⁸⁾

주거래약정과 독일 배급업자들에 대한 오른쪽핸들 자동차의 공급거절 사이의 관련성에 관하여 위원회는 포드AG의 주거래약정과 그것이 만들어낸 관계유형이 포드AG가 1982년 4월 27일의 회람이 보내졌던 그리고 그 회사가 오른쪽핸들 자동차의 공급을 중단했던 맥락이었다는 것에 의하여 다툼의 대상이 되고 있는 결정이 기초한 이유의 설시를 원용하고 있다. 그 회람은 이전에 포드AG가 독일 배급업자들에게만 그리고 그를 통해서만 오른쪽핸들 자동차를 팔았고 또한 그 약정 제2조 하에서 포드 자동차를 획득할 수 있는 권리가 오른쪽핸들 자동차까지 포함하고 있었던 독일 주거래약정의 당사자들이었던 배급업자들에게만 발해진 것이었다. 따라서 그 회람은 포드AG와 그 배급업자들 사이의 관계를 변경하였다.⁹⁾

유럽소비자연맹사무국은 포드가 그의 배급업자들에게 자사의 상품을 공급해야 한다고 규정하고 있는 주거래약정의 제2조제1문에 주의를 돌리고 있다. 그 약정의 제1조는 생산물 전체를 포드AG에 의해 생산된 모든 차와 부품을 포함하는 것으로 정의하고 있다. 차에 관하여 동 규정은 그 용어가 피스타, 에스코트 등 일정한 모델을 수록하고 있는 목록 1에 구체화되어 있는 것으로서 일반적인 일련의 승용차와 중경의 상업용차와 차체(chassis)를 의미하고 또한 새로운 모델이 도입되면 이에 추가되는 것을 말한다고 보고 있다. 포드AG는 그 목록을 변경할 경우에 서면으로 통지해야 할 것이다.¹⁰⁾

또한 유럽소비자연맹사무국은 독일 배급업자들에 대한 오른쪽핸들 자동차 공급을 중단한 후에 주거래약정은 포드AG에 의하여 영국 시장에 대한 오른쪽핸들 자동차의 병행수입을 막는, 따라서 영국에서의 높은 수준의 가격을 유지시키고 결과적으로 공동시장이 허용하여야 하는 이익을 소비자로부터 박탈하게 되는 장치가 되었다는 점을 주목하고 있다.¹¹⁾

이러한 관점에서 선별적 유통체계를 구성하는 그리고 이 사례에서처럼 기술고도화 상품에 대한 전문적 서비스를 공급할 수 있는 특정의 거래를 유지하기 위한 약정은 대개의 경우에 일정 연도 동안 그 상품의 배급을 지도하기 위하여 체결된다는 것에 주의가 주어져야 한다. 기술

8) para. (16).

9) para. (17).

10) para. (18).

11) para. (19).




발달이 그러한 기간에 걸쳐 예상가능 하지는 않기 때문에 그러한 약정은 필수적으로 제조업자에 의하여 추후에 결정될 수 있는 사안들을 남겨놓아야 한다. 유럽소비자연맹사무국이 올바르게 지적하였던 것처럼, 그 약정의 관점 하에서 공급되는 모델에 관한 한 포드AG의 주거래약정 상 목록 1에 규정되었던 것은 정확하게 그러한 추후 결정들이었다.¹²⁾

제조업자 편에서의, 즉 사업자 편에서의 그러한 결정은 원고가 주장하는 것처럼 조약 제85조 제1항에 포함된 금지로부터 제외될 수 있는 일방적 행위를 구성하지는 않는다. 반대로 그것은 사업자와 그의 배급업자들 사이의 계약적 관계의 부분을 형성한다. 실제로 포드AG의 배급망에 들어간다는 것은 독일 시장에 공급되는 모델에 관하여 포드에 의해 추구되고 있는 정책을 계약당사자의 입장에서 수용함을 의미한다.¹³⁾

결과적으로 포드AG의 모델 범위에서 오른쪽핸들 자동차를 철회하는 것이 일방적 성격을 갖고 있다는 청구인들의 주장은 배척되어야 한다.¹⁴⁾

3. 적용제외에 관한 심사

적용제외에 관한 유럽위원회의 심사방식에 관해서도 다툼이 있었으며, 이에 관한 유럽법원의 판단은 당해 사건에 관한 유럽위원회의 심사방식을 지지하였다.

즉 선별적 분배시스템이 제조업자가 병행수입을 금지하고 공동시장을 인위적으로 분할하기 위하여 사용된 것으로 볼 합리적인 이유가 있다면, 이로부터 야기되는 모든 긍정적 효과와 부정적 효과를 상세하게 심사할 필요는 없다고 보았으며,¹⁵⁾ 따라서 원고의 이의를 받아들이지 않았다. 

12) para. (20).

13) para. (21).

14) para. (22).

15) Cases 25-26/84[1985]ECR 2725, summary 3.