

자동차 분야의 공정거래 이슈



박 준 영 파트너 변호사
법무법인(유) 세종

PROFILE

학 력

- 1999-2002 속초고등학교
- 2002-2011 서울대학교 경제학부(경제학사)
- 2019-2020 미국 University of California, Berkeley(LL.M.)

경 력

- 2010 제52회 사법시험 합격
- 2013 사법연수원 제42기 수료
- 2013-현재 법무법인(유) 세종

자 격

2013 한국 변호사 자격 취득

소 속

대한변호사협회 회원

언 어

한국어, 영어

우리는 현재 규제의 시대에 살고 있다. 전기 자동차를 포함한 모빌리티 분야에 있어 고유한 규제뿐만 아니라 경쟁을 보호하고 사회적 약자를 보호하는 각종 규제들이 마련되어 있으며, 그 중심에는 독점규제 및 공정거래에 관한 법률(이하 '공정거래법')이 있다. 특히, 최근 공정거래법이 약 40년 만에 전면 개정되었고 올해 12월 30일 본격적인 시행을 앞두고 있다. 이 시점에서 모빌리티 분야에서 발생할 수 있는 공정거래법 관련 이슈를 한 번 챙겨볼 필요가 있는 이유다.

전기 자동차를 포함한 모빌리티 분야의 거래구조는 일반적으로 제조사가 대리점에게 공급하고 이를 다시 소비자에게 판매하는 구조이며, 수입자동차의 경우에는 제조사와 딜러사 사이에 수입사가 추가된다. 이러한 거래구조 하에서 제조사를 중심으로 살펴보면, 부품사와의 관계에서는 주로 공정거래법상 불공정거래행위, 하도급거래 공정화에 관한 법률('하도급법') 위반이 문제될 수 있고, 제조사들 간의 관계에서는 정보교환을 포함한 부당 공동행위(소위 '담합')가 문제될 수 있다.

또한, 대리점과의 관계에서는 대리점거래의 공정화에 관한 법률('대리점법') 내지 공정거래법상 불공정거래행위 등이 문제될 소지가 많다. 아울러 각 거래단계마다 시장지배적지위남용도 문제될 수 있지만 국내시장은 독점 보다는 과점시장에 가깝고 실제로도 모빌리티 분야에서 시장지배적 지위남용이 문제된 사례는 최근 10년 동안 찾아보기 어려우므로, 아래에서는 주로 부당 공동행위와 불공정거래행위를 중심으로 살펴보고자 한다.

제조사, 수입업체 및 대리점 간에, 즉 경쟁관계에 있는 사업자 사이에 가장 크게 문제되는 것이 바로 부당 공동행위이다. 이른바 '담합'이라고 불리는 부당 공동행위는 사업자들이 공동으로 부당하게 경쟁을 제한하는 행위를 할 것을 합의하는 행위를 말한다.

담합에는 크게 두 가지 종류가 있는데, 가격이나 생산량 등에 대한 합의로서 사실상 경쟁제한 효과만 발생시키는 경성담합이 있

고, 공동생산, 공동연구개발 등에 대한 합의와 같이 효율성 증대효과가 있어 경쟁제한효과와 비교 형량하여 위법성을 판단하는 연성담합이 있다.

이와 관련하여, 최근 유럽집행위원회가 배출가스 관련 기술사용(연성담합)에 대해 최초로 제재를 하였다. 독일 메이저 자동차 제조 5개사는 2009년 6월부터 2014년 10월까지 5년간 디젤자동차에서 배출되는 질소산화물을 저감하는 장치인 SCR(선택적촉매환원장치) 기술에 관한 합의를 하였는데, 디젤차의 SCR시스템에 촉매제로 사용되는 AdBlue(요소수)의 탱크 크기 및 다음 AdBlue 보충시까지의 주행거리를 합의한 사실이 드러났다. 이에 대해 유럽집행위원회는 제조사들에게 무려 총 1조1000억 원이 넘는 과징금을 부과하였다. 유럽집행위원회의 결정이 있었기 때문에 국내에서도 공정거래위원회(‘공정위’)의 조사가 이어질 것으로 보이며, 향후 위 합의에 따른 경쟁제한효과와 효율성증대효과, 그리고 국내시장에 미치는 효과와 관련하여 독일 제조사들과 공정위 간의 치열한 다툼이 예상된다. 한편, 국내 사건으로는 벤츠 수리서비스 딜러사들 간의 담합이 문제된 적이 있었다. 공정위는 딜러사들이 수리서비스의 시간당 공임을 공동으로 결정한 행위를 문제 삼았고, 시정명령과 과징금을 부과한 바 있다. 사실 담합이 법에 위반된다는 사실은 누구나 알고 있다. 하지만, 경쟁사와의 정보교환도 담합에 해당할 수 있다는 점은 잘 모르는 경우가 많다. 올해 말에 시행되는 전면 개정 공정거래법은 정보교환을 전면적으로 규제하기 위하여 정보교환행위 자체를 담합의 유형에 추가하였고, 가격의 공동인상 등 외형상 일치와 정보교환이 확인되는 경우에는 ‘합의’가 법률상 추정되도록 규정하였다. 모빌리티 시장이 사실상 과점시장인 점을 고려할 때 비공개 가격, 원가, 생산량 등에 관한 민감한 정보를 빈번하게 교환할 경우 담합으로 처벌될 가능성이 크게 증가되었다. 따라서 어떠한 형태든 경쟁사와의 정보교환에 각별히 주의를 기울여야 할 필요가 있다. 한편, 수직적 거래관계에서는 불공정 거래행위 및 특수불공정거래행위(하도급법, 대리점법

위반)가 주로 문제될 수 있다. 특히 하도급법은 부품사와의 관계에서, 대리점법은 대리점과의 관계에서 문제되며 기본적으로 거래상대방은 중소기업자일 때 적용이 된다. 일례로 쌍용자동차가 2018년경 자동차 부품제조업체에 대해 하도급대금을 감액한 행위와 하도급대금을 목적물 수령일로부터 60일 초과하여 어음으로 지급하면서 초과기간에 대해 할인료를 지급하지 않은 행위가 하도급법 위반으로 문제된 적이 있었다.

대리점법의 경우에는 아직까지 모빌리티 분야에서 문제된 사례는 없으나, 공정위는 2019년 실태조사를 시행한 결과 자동차판매 및 자동차부품 업종의 경우 대리점 수가 많고 분쟁도 빈번하게 발생하는 업종이라며, 이들 업종에 대한 표준대리점계약서를 제정한 적이 있다. 이는 공정위가 자동차판매 및 자동차부품 분야에서 대리점에 대한 불공정거래행위가 빈번하게 발생하고 있다는 점을 인식하고 있음을 의미하며, 따라서 언제라도 해당 업종에 대한 전반적인 조사(특히, 현장조사)를 개시할 수 있다는 점에 유의할 필요가 있다. 앞서 살펴보았듯이, 전면 개정 공정거래법은 2021년 12월 30일부터 시행될 예정인데, 특히 개정법은 공정거래법 위반행위에 대한 과징금 부과율을 2배씩 상향 조정하였다. 이에 따라 부당 공동행위에 대한 과징금은 관련매출액의 최대 10%에서 20%로 확대되었고, 불공정거래행위도 최대 2%에서 4%로 증가하였다.

더욱이 공정거래법을 위반할 경우 형사처벌을 받을 수 있으며, 나아가 민사상 손해배상청구를 받게 될 위험도 여전히 남아 있다. 공정거래법을 위반할 경우 회사는 막대한 손실과 타격을 입게 되며, 심한 경우 회생이 불가능한 수준에 이르기기도 한다. 다소 생소할 수 있지만 모빌리티 분야에서 문제될 수 있는 공정거래법 이슈를 미리 숙지하고 법위반 리스크를 사전에 관리하고 줄여야 하는 이유이다. 

