

## 韓國卡特爾行為規範與案例分享(下)

■演講人：陳蕙君助理教授  
(銘傳大學法律學系)

(五) 本文以2個大型跨國卡特爾案件，統整各國對卡特爾行為的反應措施及裁罰手段

### 1. 機械軸承跨國卡特爾案

從2010年6月起，有關產業機械用的一般軸承、大型軸承(bearings)分別大致調漲8%、10%，相關涉案日本廠商如NTN公司、日本精工(NSK)公司、不二越公司、ジェイテクト(JTEKT)公司、ミネベア(美蓓亞)公司等，以及德國SCHAEFFLER公司、瑞典Svenska Kullagerfabriken公司、韓國韓華公司等，進行協商價格及相互調整報價以決定承銷廠商、交換業務訊息等，產生限制相關產品市場競爭效果，經日、美、歐、韓、澳、新及中等各國競爭法主管機關認定構成違法跨國卡特爾。

#### (1) 日本

除JTEKT公司申請適用寬恕政策豁免處罰外，日本公平會對其餘涉案日本廠商處分罰鍰金額合計達133億6,587萬日圓。

#### (2) 美國

DOJ認定涉案日本廠商影響美國相關市場之情形為：①在美國境外生產軸承，供應美國境內組裝車輛銷售；②在日本境外生產軸承，供應美國境內組裝車輛銷售；③在日本境外生產軸承，供

應日本境外組裝車輛後，進口至美國境內銷售。

涉案日本廠商與DOJ於2013年達成認罪協商，JTEKT公司同意支付1億327萬美元罰鍰；日本精工公司同意支付6,820萬美元罰鍰。

#### (3) 歐盟

歐盟執委會係以其直接或間接在歐洲共同市場銷售金額計算罰鍰金額。因此於2014年，除JTEKT公司申請適用寬恕政策豁免處罰外，歐盟執委會對其餘廠商處以罰鍰金額合計9億5,330萬6,000歐元。

#### (4) 韓國

KFTC以產品部分作區隔，認定涉案卡特爾行為影響相關市場之產品有產業用軸承、鋼鐵設備用軸承、內徑3公分以下小口徑軸承，故有些廠商被重複裁處。

因此於2014年，除NSK Korea、JTEKT Korea、NMB Korea等公司申請適用寬恕政策豁免處罰外，KFTC對其餘廠商依其涉案軸承產品市場，處以罰鍰金額合計777億7,500萬韓元。

#### (5) 澳洲

澳大利亞競爭暨消費者委員會援引

相關市場規模、涉案廠商市場占有率為計算基礎。於2013年10月、2014年3月，分別處JTEKT公司200萬元、日本精工公司300萬元澳幣罰鍰。

#### (6)新加坡

新加坡競爭與消費者委員會針對本案影響境內中古車維修用軸承市場之卡特爾行為作裁處，並依其產品在該相關市場銷售金額為計算基礎。於2014年，除JTEKT公司申請適用寬恕政策豁免處罰外，分別處日本精工公司128萬6,375元、NTN公司45萬5,652元、不二越公司756萬4,950元新加坡幣罰鍰。

#### (7)中國

中國國家發展和改革委員會依其產品在中國境內銷售金額基礎計算處罰金額。於2014年，對於涉案日本廠商銷售至中國市場之軸承產品，除不二越公司申請適用寬恕條款免予處罰外，分別處JTEKT公司1億936萬元、日本精工公司1億7,492萬元、NTN公司1億1,916萬元人民幣罰鍰。

綜上，各國雖於適用效果理論時會有域外管轄的效力，看似會發生一事多罰的狀況，但實際上在最終計算罰鍰時仍是以國內市場的銷售狀況作為主要參考基準，因此不太會產生重複處罰的效果。

## 2.國際航空貨運附加費用案

交通運輸類型的卡特爾行為案件，由於交通運輸卡特爾協議內容非常複雜，涵蓋貨物運送、旅客運送、航空運送、道路運送、海上運送等多樣運送種類或方式，且牽涉到多段多點的運送模式、商業條件

等，因此協議收取出口國運費、附加費用等標準，將使增加的運費成本轉嫁予貨物售價而墊高進口國相關貨物市場價格，因此運送出發地、目的地等國家競爭法針對本類型的卡特爾行為皆有適用，本件跨國卡特爾涉及美國、日本、瑞士、德國、百慕達等國多家航空貨運公司，協議向託運貨主收取燃油費、報關費、安檢費及爆裂物檢查費等附加費用標準，經相關國家競爭法主管機關認定構成違法卡特爾行為。

#### (1)日本

日本公平會認定本案涉案航空貨運公司涉嫌就收取相關費用之標準達成合意，於2009年，裁罰14家涉案貨運公司合計90億5,300萬日圓罰鍰。

#### (2)美國

DOJ調查報告指出其中有6家貨運公司涉嫌協議收取美國貨物空運航線一定額度報關費附加費用，另7家日本貨運公司涉嫌協議收取航空運費及相關附加費標準等卡特爾行為，涉案貨運公司於2010年9月、2011年9月先後與司法部達成認罪協商，同意繳納合計9千935萬5,863美元罰鍰。

#### (3)歐盟

歐盟執委會認定構成四類卡特爾：①6家貨運公司利用電子報關制度(NES)，協議收取一定報關附加費用，合計處1,335萬1,000歐元罰鍰；②10家貨運公司藉由美國反恐實施自動艙單系統(AMS)，協議收取一定安檢附加費用，合計處9,275萬1,000歐元罰鍰；③部分貨運公司利用2005年韓元兌換美元匯差，協議收取一定幣值變動附加

費(CAF)，合計處1,582萬2,000歐元罰鍰；④9家貨運公司就聖誕節旺季時期附加費用，協議收取時期及一定金額之旺季附加費(PSS)，合計處4,745萬8,000歐元罰鍰。

#### (4)新加坡

新加坡競爭與消費者委員會針對協議新加坡航線燃油費附加費、安檢費等10家貨運公司，處以合計724萬231新加坡幣罰鍰。

#### (5)紐西蘭

紐西蘭商業委員會針對協議紐西蘭航線運費及相關附加費等6家貨運公司，處以合計1,195萬紐幣罰鍰。

#### (6)韓國

KFTC針對涉案25家貨運公司，處以合計1億3,800萬韓元罰鍰。

### 五、「專屬告發制度」簡介

KFTC對於事業違法卡特爾行為，有轉介予KPS提出刑事追訴的權利，不過目前已有KPS針對違法卡特爾行為獨立調查權的案例出現，不同於我國公平會仍運行「先行政，後司法」的模式，就KFTC「行政轉介」的模式上，講者認為其與日本的專屬告發制有異曲同工之妙，或許可作為我國公平會未來研議強化卡特爾行為查處的參考方向，以下簡單介紹日本獨占禁止法(簡稱獨禁法)的「專屬告發制度」：

#### (一)獨禁法第89條

事業違反獨占、卡特爾等罪，處5年以下有期徒刑或科500萬日圓以下罰金。

#### (二)獨禁法第96條

違反第89條行為，以日本公平會告發為檢察機關提起公訴要件。

#### (三)獨禁法第74條：

強化查處卡特爾行為的犯罪調查權限，包含非強制調查權的訊問、檢查、留置權等，或申請法院核發許可令狀以行強制調查的臨檢、搜索、扣押等。

此可看出日本獨禁法在查處手段上的強制力是比我國有力很多的，且對於業者具有一定的威嚇力，不可諱言我國若可以在接獲卡特爾相關訊息時，能輔以像日本這樣較雷厲風行的調查手段，那在快速查緝或蒐集相關事證上，應能比現行發函請業者到會說明或提供事證更有效率與效益，日本和韓國既有如此作法，發揮威嚇與瓦解卡特爾一定成效，我國不妨參考鄰近國家作法，作為強化聯合行為查處之改進方向。

最後，日本在刑事告發的方針，係依公平會的考量以惡性重大案件、反覆違法案件為主，配合如免除處分事業課徵金、免除刑事告發(含所屬職員)、減輕處分事業課徵金、減輕刑事告發(含所屬職員)等寬恕政策，而MRFTA亦有相關類似規定，故我國公平交易法未來是否也要朝這方面延伸，值得觀察。

### 六、結語

韓國寬恕政策雙軌制能否完全發揮其威嚇、瓦解卡特爾之效果，講者目前仍採保守看法。因為從時間序上觀察，寬恕政策雙軌制於2002年才正式實施，政策實效尚未明顯，而且卡特爾行為醞釀時間非常長，案件調查與審議結果也需要投入大量時間完成。

部分韓國學者的文獻中也提到韓國針對裁處卡特爾行為能有大幅進展，主要係因寬恕政策三項配套的大幅修正：

(一)2005年修訂版本中，大幅減少主管機關的自由裁量權，使事業在申請寬恕政策時更具可預見性和透明性，增加寬恕政策對於事業的吸引力。

(二) 2006年增加允許事業先以「口頭方式」申請寬恕政策，爭取保留資格，後再補件的方式申請，簡化整體申請流程；2009年則增加允許母子企業共同申請寬恕，逐步向國際趨勢靠近，對於參加跨國性卡特爾行為的事業特別有吸引力。

(三) 2016年修法加入申請寬恕政策的事業需要全力配合政府，例如相關人員的協力或保密義務，有助於確保事業證據的可信度並

防止企業改變其證詞。

而且除了MRFTA有20%的加重處罰規定外，民事賠償方面也將懲罰性賠償提高至5倍，透過重罰以降低參與卡特爾行為的誘因，並提高申請寬恕政策的意願，以鞭子和胡蘿蔔的策略破解跨國卡特爾行為。

(本文係講座民國112年4月25日於公平會發表之演講內容，經東吳大學法律學系劉紹丞摘要整理並經講座審訂)

