

行政院公平交易委員會處分書

公處字第 096088 號

被處分人：南陽實業股份有限公司

統一編號：11456028

址 設：臺北市內湖區民權東路 6 段 160 號 5 樓之 4

代 表 人：○○○ 君

地 址：同上

被處分人因違反公平交易法事件，本會處分如下：

主 文

- 一、被處分人於網站刊載「現代汽車」廣告，宣稱「Hyundai R&D 中心模擬 NCAP 的安全測試系統，依據標準針對 MATRIX 進行安全測試，獲得四顆星安全評價」及「Getz……達到歐洲 NCAP 撞擊測試四顆星標準」字句，就商品之品質及內容為虛偽不實及引人錯誤之表示，違反公平交易法第 21 條第 1 項規定。
- 二、被處分人自本處分書送達之次日起，應立即停止前項違法行為。
- 三、處新臺幣 160 萬元罰鍰。

事 實

- 一、本案緣於民眾檢舉南陽實業股份有限公司（下稱被處分人）代理銷售之現代汽車對於「Getz」與「Matrix」二車款所作廣告，涉有廣告不實情事，略以：被處分人於官方網頁宣稱「Getz……達到歐洲 NCAP 撞擊測試四顆星標準」，「Hyundai R&D 中心模擬 NCAP 的安全測試系統，依據標準針對 MATRIX 進行安全測試，獲得四顆星安全評價」等。惟歐洲 NCAP 網頁中，並無「Getz」與「Matrix」之測試資料，且歐洲 NCAP 之測試車係擁有 4 至 6 個安全氣囊，而國產之

「Getz」與「Matrix」並未配有安全氣囊。

二、案經函請被處分人就案關檢舉事項檢證說明，綜合其答辯說明及到會陳述內容，彙整相關重點臚列如次：

- (一) 被處分人為三陽工業股份有限公司（下稱三陽工業）之銷售公司，目前由三陽工業代理韓國現代汽車，進口零組件予以組裝製造，完成後委由被處分人銷售，並負責廣告行銷。
- (二) 被處分人於95年7月17日網頁中有關前二車款通過歐洲 NCAP 撞擊測試報告係由韓國公司將車輛送測，將結果描述在產品說明書（Product Guide），被處分人係引用韓國公司提供之產品說明書內容，據以製作銷售型錄或網頁資料，該產品說明書內容並未詳細說明測試車輛之配備及測試時間，且韓國公司基於研發中心保密原則，亦無法提供相關內容事證，故被處分人無法提供受測產品資料，也無法提供前二車款通過歐洲 NCAP 撞擊測試四顆星標準之測試車與國內實際銷售車輛配備之差異資料。
- (三) 「Getz」於93年3月開始銷售，目前市場建議售價：GL 43.9萬、GLS 48.9萬，95年度銷售2,082台，廣告期間95年7月計銷售91台。「Matrix」於92年6月開始銷售，目前市場建議售價：1.8LN 59.9萬、1.8LP 57.9萬、1.6LN 53.1萬、1.6LP 49.9萬，95年度共銷售2,892台，廣告期間95年7月計銷售437台。
- (四) 被處分人網站維護公司為聯網國際資訊股份有限公司，資料每有更新即覆蓋原資料，故無法確認本案網頁刊登起始時間，亦無從提供95年7月17日檢舉期間之刊登資料。案關網頁已於95年7月25日及7月26日修改更正網頁內容，並重新印製相關文宣及型錄。
- (五) 韓國現代汽車提供之「Getz」與「Matrix」兩車款之英文產品說明書，因屬機密性文件，無對外提供。另對外提供予消費者的型錄，「Getz」係95年12月重

新印製簡易版 28,718 份與精裝版 7,210 份，「Matrix」係 95 年 8 月重新印製 27,550 份，為避免混淆，案關廣告之舊型錄已無保存。

- (六) 被處分人多次詢問韓國現代汽車，韓國現代汽車依然表示「Getz」及「Matrix」兩車款之模擬 NCAP 安全防撞測試標準流程，及在 Hyundai R&D 中心模擬 NCAP 的安全測試系統之受測車輛配備與國內實際銷售車輛配備之差異等資料，因屬研發機密，致無法提供。但一般而言，同車款在臺灣及韓國車型雖相同，兩國選購之附加配備卻不甚相同，三陽工業會依據臺灣消費者之偏好性如舒適度，選購車款配備及零件至臺灣組裝後，再由被處分人負責廣告銷售。
- (七) 案關廣告內容係引用韓國現代汽車提供的英文產品說明書內容，英文產品說明書內容載明上述兩車款係 Hyundai R&D 中心模擬 NCAP 的安全防撞測試系統所獲得之結果，遂於網站宣稱「Hyundai R&D 中心模擬 NCAP 的安全測試系統，依據標準針對 MATRIX 進行安全測試，獲得四顆星安全評價」，至於 Getz 廣告宣稱「Getz……達到歐洲 NCAP 撞擊測試四顆星標準」，可能係援用疏忽所致。
- (八) 國內銷售之「Matrix」車款在韓國銷售之車款名稱為 LAVITA。另國內銷售之「Getz」車款在韓國銷售之車款名稱為 Click。韓國型錄機種眾多，通常台灣只選購韓國之部分機種，不會全部引進。

理 由

- 一、依公平交易法第 21 條第 1 項規定：「事業不得在商品或其廣告上，或以其他使公眾得知之方法，對於商品之價格、數量、品質、內容、製造方法、製造日期、有效期限、使用方法、用途、原產地、製造者、製造地、加工者、加工地等，為虛偽不實或引人錯誤之表示或表徵。」所稱「虛偽不實」係指表示或表徵與事實不符，其差異難為相當數量之一般或相關大眾所接受，而足以引起錯誤之認知或決定者；所稱「引人錯誤」係指表示或表徵不論是否與事實

相符，其差異難為相當數量之一般或相關大眾所接受，足以引起錯誤之認知或決定者。準此，事業倘於廣告上或以其他使公眾得知之方法，就商品之品質及內容為虛偽不實或引人錯誤之表示，即違反前開規定。

- 二、查案關網址<http://www.nanyang.com.tw>係被處分人提供資料委請聯網國際資訊股份有限公司維護製作，被處分人為三陽工業之銷售公司，目前由三陽工業代理韓國現代汽車，自韓國進口零組件予以組裝製造，完成後再委由被處分人負責廣告行銷，不僅其網站之主體以NANYANG INDUSTRIES CO., LTD.（即被處分人）揭示，且被處分人亦自承，確為其審核並提供資料，委託聯網國際資訊股份有限公司網站維護，爰得認被處分人為本案廣告之行為主體。
- 三、有關被處分人於其官方網頁宣稱「Hyundai R&D 中心模擬 NCAP 的安全測試系統，依據標準針對 MATRIX 進行安全測試，獲得四顆星安全評價」是否涉有違反公平交易法第 21 條規定乙節：
 - （一）據被處分人陳稱案關廣告內容係引用韓國現代汽車提供之產品說明書內容，據以製作銷售型錄或網頁資料，查韓國提供之英文產品說明書內容，Matrix 達到 NCAP 測試四顆星安全評價，係韓國現代汽車研發設計中心依照 NCAP 撞擊測試標準所得之測試結果，是被處分人於其官方網頁宣稱「Hyundai R&D 中心模擬 NCAP 的安全測試系統，依據標準針對 MATRIX 進行安全測試，獲得四顆星安全評價」似符合韓國現代汽車提供之產品說明書內容，惟被處分人以韓國現代汽車研發中心資料保密為由，無法提供韓國現代汽車研發中心模擬 NCAP 測試安全系統之測試時間及測試流程等資料，亦無法說明模擬資料與歐洲 NCAP 測試標準及流程之異同，更無法說明所謂模擬 NCAP 的安全測試系統之受測車輛配備與國內實際銷售車輛配備之差異，而根據 NCAP 防撞安全測試受測車輛配備，至少須備有 2 個以上安全氣囊，韓國現代汽車研發中心既係模擬 NCAP 測試，至少應具備同樣安全氣囊數

目，然就被處分人印製之銷售型錄，卻無配備安全氣囊，足見國內實際銷售車輛配備與韓國現代汽車研發中心模擬 NCAP 受測車輛配備迥異，更遑論與 NCAP 受測車輛配備具相同之處，顯見其差距逾越一般交易相對人所能接受程度。

- (二) 再者，就同車款韓國以 LAVITA 銷售之型錄觀察，分別就舒適、效用、便利、特色及安全介紹車款功能，其安全篇中描述配有安全氣囊的文字及圖片，足見韓國國內實際銷售之車款包括安全氣囊配備，與國內實際銷售車輛配備未配置安全氣囊並不相同。另據韓國現代汽車 96 年 1 月 22 日電子郵件回復內容，FC (即 Matrix) 並未獲得歐洲 NCAP 四顆星安全評價，是被處分人於案關廣告宣稱「模擬 NCAP 的安全測試系統，依據標準針對 MATRIX 進行安全測試，獲得四顆星安全評價」，核屬虛偽不實及引人錯誤之表示。

四、另被處分人於其官方網頁宣稱「Getz……達到歐洲 NCAP 撞擊測試四顆星標準」，是否涉有違反公平交易法第 21 條規定乙節

- (一) 如前述，被處分人於網頁宣稱 Getz 達到歐洲 NCAP 撞擊測試四顆星標準，係 Hyundai 研發中心依照 NCAP 相同狀況測試之結果，即係模擬 NCAP 防撞測試標準之實驗結果，並非指已獲得歐洲 NCAP 撞擊測試四顆星標準，且產品說明書內容中尚未見有「Getz」車款通過 NCAP 測試車輛之配備及測試時間，亦未見其通過歐洲 NCAP 撞擊測試四顆星標準之測試車與國內實際銷售車輛配備等資料，是該測試結果應僅現代汽車研發中心模擬 NCAP 測試標準得出之測試結果，尚難據以認定達到歐洲 NCAP 測試達到四顆星標準，況被處分人亦自承其援用產品說明書內容疏忽，是被處分人上開宣稱核屬虛偽不實及引人錯誤之表示。
- (二) 另據韓國現代汽車 96 年 1 月 22 日電子郵件回復內容，Getz (即 TB) 已獲得歐洲 NCAP 四顆星安全評價，經查

詢 NCAP 網站 (<http://www.euroncap.com>)，雖查詢到 Hyundai Getz 獲得防撞測試四顆星安全評價，然韓國現代汽車與被處分人皆無法提供相關送測資料及其於韓國現代汽車研發中心模擬測試資料，且依被處分人印製銷售 Getz 型錄之規格配備表，僅部分車款配備雙前座安全輔助氣囊，是否足以達到四顆星防撞測試標準（包括車身前方、側方及後方等撞擊測試）尤有爭議，且據韓國國內銷售 Click（即國內 Getz）型錄，其安全配備包括雙前座安全輔助氣囊，足見韓國國內實際銷售車輛配備與在我國實際銷售車輛配備不同，此與被處分人自承同車款在臺灣及韓國車型雖相同，兩國選購之附加配備卻不甚相同之說法相呼應，況韓國現代汽車回復之電子郵件內容亦表示，製造商為獲得較佳受測結果，通常會提供至少 2 個安全氣囊之配備車輛受測，則為求較佳受測結果之送測車輛配備與實際銷售車輛配備，是否相同，令人質疑，雖 NCAP 網站查詢「Getz」獲得歐洲 NCAP 四顆星安全評價，惟並無事證佐證韓國現代汽車送 NCAP 測試車輛配備與其研發中心模擬測試之車輛配備相同，且韓國國內實際銷售車輛配備與國內既大不相同，是尚難謂國內實際銷售車輛配備與韓國現代汽車研發中心模擬測試車輛配備相符合，更遑論達到歐洲 NCAP 撞擊測試四顆星標準之宣稱內容。

- (三) 被處分人本於廣告主義務，應確保其內容之真實性及正確性，尚不得以其引述原廠提供之產品說明書資料，即得主張免責。是案關廣告逕以未經 NCAP 測試之內容，於網站宣稱「Getz……達到歐洲 NCAP 撞擊測試四顆星標準」，爰足使相當數量之一般或相關大眾產生錯誤之認知或決定，核屬虛偽不實及引人錯誤之表示，違反公平交易法第 21 條第 1 項規定。

五、綜上論結，被處分人於網站刊載「現代汽車」廣告，宣稱「Hyundai R&D 中心模擬 NCAP 的安全測試系統，依據標準針對 MATRIX 進行安全測試，獲得四顆星安全評價」及

「Getz……達到歐洲 NCAP 撞擊測試四顆星標準」字句，就商品之品質及內容為虛偽不實及引人錯誤之表示，核已違反公平交易法第 21 條第 1 項規定。經審酌其違法行為之動機、目的及預期之不當利益；違法行為對交易秩序之危害程度；違法行為危害交易秩序之持續期間；因違法行為所得利益；事業之規模、經營狀況及其市場地位；違法類型曾否經中央主管機關導正或警示；以往違法類型、次數、間隔時間及所受處罰；違法後懊悔實據及配合調查等態度；與其他因素，爰依同法第 41 條前段規定處分如主文。

中 華 民 國 96 年 5 月 3 日

被處分人如有不服本處分，得於本處分書達到之次日起 30 日內，向本會提出訴願書（須檢附本處分書影本），訴願於行政院。