

2025 年 11 月 13 日

No.IEU_002

日本企業と最近の EU カルテル審査

執筆者：ブリュッセル弁護士会 B リスト弁護士/ニューヨーク州弁護士* [亀岡悦子](#)
／弁護士 [須網隆夫](#)／弁護士 [由布節子](#)

*但し、日本における外国法事務弁護士の登録はありません。

1. はじめに

EU においては、カルテル違反に対する制裁金総額およびリニエンシー申請件数が増加しており、対象となる分野も拡大する傾向にある。例えば、EU 競争法の執行機関である欧州委員会（以下、「欧州委」）は、今年 7 月に医薬品有効成分（API）についてのカルテル決定を出し、10 月 20 日には、複数の EU 加盟国でスキー用品業者への立ち入り検査を行っている。また、著名な日本企業が関与する EU カルテル事件も依然として絶えることがない。日本企業による日本国内でのカルテルであっても、EU 市場に著しい影響を及ぼす慣行であれば、EU 競争法に基づいて欧州委が審査することがある。本ニュースレターでは、日本企業が審査対象となったカルテル事件を取り上げて、最近の EU カルテル審査の状況を概観し、実務的な対応にも言及する。

2. 廃車リサイクル・カルテル事件

(1) 本文事案の概要

競争制限的合意を禁止する EU 運営条約 101 条違反が問われた最近の事案として、2025 年 4 月に欧州委の決定が下された廃車リサイクル・カルテル事件がある¹。「廃車(End-of-Life-Vehicle)」とは、

¹ AT.40669.

これ以上の使用に耐えない廃棄物である自動車であり、リサイクル・回収・処分のために、解体されるものである。本決定は、15 年以上にも渡り、競争を制限する合意と協調行為に参加した、主要自動車メーカー15 社（日本企業 6 社を含む）とそれらメーカーの多くが会員である欧州自動車工業会に対し、総額 4 億 5800 万ユーロ（約 780 億円）の制裁金を課した。メーカーは全社、カルテルに参加したことを認めて、和解決定により事案は終結したが、カルテル発覚の端緒となったリニエンシー申請者であるメルセデス・ベンツは制裁金を免除されている。

(2) 事案の背景－廃車リサイクル・システム－

本件の背景としては、2000 年に採択された EU 廃車指令（Directive 2000/53/EC）が定める法的枠組みが重要である。指令は、自動車メーカーらが、廃車を回収するシステムを作るために必要な措置を取ることを加盟国に義務付けている（指令 5 条 1 項）。具体的には、自動車所有者は、認可された廃棄処理施設に廃車を引き渡し、費用負担なしに廃車を処分できなければならない、処理費用は自動車メーカーが負担する（同 5 条 4 項）。指令はまた、廃車の処理に際して、再使用・回収・リサイクルの促進を加盟国に求め、数値を示して（2015 年以降、再使用・回収につき車両重量の 95%、リサイクルにつき 85%）、自動車メーカーがリサイクル率を高めるために必要な措置を取ることも含まれていた（同 7 条 1・2 項）。指令では、消費者が新車を購入する際に、その車の環境への影響を考慮できるよう、リサイクルなどに関する様々な情報を知らせなければならないことも定めていた（同 9 条 2 項）。

廃車の回収・処理のシステムには複数の種類があるが、本件カルテルは、自動車メーカーが、所有者が自宅近くの処理施設に廃車を持ち込めるように、各加盟国で多くの認可処理施設と個々に契約を締結して廃車処理を委託する「個別システム」にのみ関係する。所有者は、どの認可処理施設にも廃車を持ち込めるが、費用負担なしに処理を頼めるのは、当該メーカーと契約している施設だけである。

(3) 本件カルテルの経緯

本件カルテルの端緒は、2002 年 5 月以前に遡る。自動車メーカーは、廃車指令とその加盟国による実施を検討するために、欧州自動車工業会、特にそのリサイクル・ワーキンググループの会合において、情報交換に基づき各社の行動を調整していた。2004 年には、指令の国内実施を検討するために、同工業会のリサイクル・ワーキンググループ内に、非公式の検討グループも設置されている。当

初は、ヨーロッパメーカーだけがメンバーであったが、その後、当会のメンバーでない、非ヨーロッパメーカーも参加する電話会議をしばしば開催し、これらの企業間で合意を確認しながら、2017 年まで連絡していた。

(4) 本件カルテルの内容

自動車メーカー15社は、廃車指令の遵守に伴う負担を協調行為によって解決しようとし、以下について合意している。

第一に、自動車メーカーは、廃車を処理する認可処理施設に報酬を支払わないこと（「コスト・ゼロ戦略」）に合意した。これにより、各社は処理施設との個々の契約に関する機密情報を共有して処理施設との契約交渉への進め方を統一するなど、対応を調整している。

メーカー側は、廃車の多くがプラスの市場価値を有するので、廃車リサイクルは十分な利益を生み出すビジネスであり、処理施設の業務に報酬を支払う必要はないと主張していた。

第二に、自動車メーカーは、廃車に係る事項を競争の対象としないことに合意していた。具体的には、廃車指令で定められた廃車の再使用・回収・リサイクル率（95%又は85%）を上回る達成率や、リサイクル材の新車への使用率の双方につき宣伝しない方針の共有である。当時、技術的には指令が要求する率を越える率を達成することは可能であったが、合意により、各メーカーはより高い率を主張しないよう協調した。換言すれば、メーカーは、消費者が新車を選ぶ時にリサイクル情報を考慮・比較することを防ぎ、法的要件以上にリサイクルを促す市場競争圧力を弱めようとした。実際、消費者の中には、決定的な購入理由ではないとしても、リサイクル率に関心を持つ者がいるため、当時、一部の自動車メーカーは高いリサイクル率を強調するキャンペーンを行っていた。

このように、処理業者に支払う処理費用に関する競争を制約するとともに、より高いリサイクル率を達成するための競争制限を目的として、自動車メーカーは、第一に、処理施設への支払いに対する方針、第二に、リサイクル率・リサイクル材の使用率などの技術データの宣伝で競争しないことに合意したため、EU 運営条約 101 条違反の疑いが持たれた。文書による合意内容は、各メーカーにより拘束力のあるものとして受け入れられ、それに基づいて市場での行動が調整された。また、同工業会は、メーカー間の多くの会合をまとめ、反競争的な目的を実現するためのプラットフォームとして機能していた。

自動車メーカーによる競争法違反は、全体として 2002 年 5 月から 2017 年 9 月まで 15 年以上継続と認定されたが、各自動車メーカーの参加期間はまちまちであり、カルテルへの参加の程度も一様ではない。また、欧州委への協力の程度も異なる。カルテルの存在を申告したメルセデス・ベンツ社に対する制裁金の免除以外にも、リニエンシー手続により欧州委に協力したメーカー 3 社（日本企業を含む）も制裁金の減額を得ている。また、すべてのメーカーがカルテルへの参加を認諾して和解手続が適用され、全当事者につき制裁金は 10%減額された。

(5) 本件決定からの示唆

本件決定からは、以下のような示唆が得られる。

第一に、同一市場において競争する各事業者がメンバーである業界団体がカルテルの温床となることは、これまでもしばしば見られたところであるが、本件もその一例であり、業界団体における情報交換・共通する課題の議論には慎重でなければならない。現在、欧州委が審査中の自動車始動用バッテリーについてのカルテルでも、欧州自動車用始動用バッテリー協会（Eurobat）が、サービス提供者、ならびに製造業者 5 社と共に審査対象となっている²。コンプライアンストレーニングで言及される注意点ではあるが、業界団体を介したカルテルが後をたたないことから、再度の喚起が勧められる。特に、ブリュッセルでのロビー活動を活発化させている日本企業が増えているが、活動の際に念頭に入れておくかもしれない。議論が競争制限に繋がりそうな場合には、会合から退席するなど、断固とした対応が求められる。

第二に、EU 競争法の事業者概念は、法人格ではなく、経済単位としての一体性に注目している。そのため、100%子会社の行為は親会社の責任となることが多いが、株式保有のみで判断されるわけではない。本件では、マツダの違反につき、間接的にマツダ本社及びヨーロッパ子会社の 33.4%の株式を保有したに過ぎないフォードにも、マツダの違反について連帯責任が認められている。フォードは、マツダ本社の社長の指名権を持っていたために、マツダ子会社の経営方針や意思決定に対して決定的な影響力（経営支配力）を行使できたと認められたことが、責任を問われた一因である。他方、日産も三菱自動車の 34%の株式を保有していたが、三菱自動車の違反行為への日産の責任は否

² AT.40545.

定されたことから、社長の指名権の有無が企業間の支配関係を判断する上で重視されたことがうかがえる。

第三は、リニエンシー手続が、現在も積極的に活用されている点である。本件では、メルセデス・ベンツ社の申請以降、審査手続の後半になっても、複数のメーカー（日本企業を含む）が、制裁金の免除・減額を求めてリニエンシー手続を利用し、実際に相当な減額を認められた。例えば、三菱自動車はリニエンシー手続を利用して、制裁金は30%減額されている。EUでは、最初に成功裏に申請を行った当事者に対して全額免除を与える一方、それ以降の申請者については、申請のタイミングに応じて固定された減免幅を設け、その中で提供された証拠や協力の度合いに応じて具体的な減免率を決定する。また、リニエンシー制度に基づかずに、欧州委が審査を開始した場合においても、後にリニエンシー申請が寄せられるという事例が実際に多数存在する。こういったケースでは、申請者間で争うように、わずか数時間の差で申請がなされることもある。なお、和解手続による解決は、リニエンシー手続による減額に加えて、10%の減額に繋がる点も重要であろう。

第四に、価格設定、地域・顧客の分割、生産や供給の制限といった従来型のカルテルだけでなく、EUの重要な政策目標の一つであるサステナビリティを損なう情報の不開示に関する合意も、EU競争法違反として厳しく非難されることが明らかになった。テレサ・リベラ EU競争政策担当委員は、EU消費者の環境配慮型製品への関心や需要を抑え込むような協調行為もカルテルと見なし、容認しないと明言している。また、自動車産業のような主要産業分野における高品質なリサイクルは、廃棄物や排出量の削減にとどまらず、依存関係の縮小、生産コストの低減、より持続可能で競争力のある欧州の産業モデルの構築に欠かせないもので、循環型経済の目標達成にとって中心的な要素であることも考慮された。

3. 調査中のカルテル事件

現在調査中の事案としては、交換用タイヤカルテル事件がある³。欧州委は、2024年1月に、日本企業を含む、タイヤメーカー数社に対する立入検査を幾つかの加盟国で実施した。2024年6月には、生産者の価格調整に関与を疑われるコンサルタント会社にも立ち入っている。対象製品は、乗用車・バン・トラック・バス向けの新品の交換用タイヤで、欧州委は、価格の公表を通じて、生産者間で価格調

³ AT.40863.

整が行われたかを審査している。欧州委は、関与企業が価格の決定方法、その他のビジネス戦略への追従方法を互いに示唆していた可能性があると考えた。

なお、立入りを受けたミシュランは、価格調整の存在を否定し、立入検査の違法性を主張して、EU 一般裁判所に提訴している。ミシュランは、欧州委の提示した証拠は立入検査を正当化するものではなく、立入りの際の欧州委職員の指示・書類の押収などに手続違反があったと主張したが、裁判所は、欧州委の立入りを無効とするような違法はなかったと判断している。

本件は、価格に関する直接的な取り決めというより、大手タイヤメーカーが、投資家・アナリスト向けの決算説明会などを通じて、戦略的商業情報を意図的に共有している疑いから、不審な挙動パターンを手がかりとして欧州委が立ち入った初のカルテル事例となった。そのため、事業者は、公の場での情報開示でも、内容および方法を慎重に準備することが求められる。なお、こういったカルテルは、タイヤの大口使用者であるトラック輸送業者等からの損害賠償請求の対象にもなり、関与企業にとっては大きな負担になりうる。

4. おわりに

カルテルは、典型的な競争法違反の類型であるが、EU 市場でビジネスを行う企業の認識には差がある。特に市場における競争が激しい場合には、カルテルを形成して相互に利益を確保しようとする動機が形成されがちである。さらに、EU 規制の急速な変化や業界の高度な専門化、そして複雑化する地政学的環境は、従来のコンプライアンスでは十分に考慮されてこなかった可能性がある。企業は、そのような新たな事情を理解した上で、社内コンプライアンス体制の見直しに取り組むべきであろう。

執筆者

ブリュッセルオフィス

弁護士 [亀岡悦子](#)（パートナー、ブリュッセル弁護士会(Bリスト)/ニューヨーク州弁護士会）

Email: etsuko.kameoka@aplaw.jp

東京オフィス

弁護士 [須網隆夫](#)（顧問/コンサルタント、第二東京弁護士会）

Email: takao.suami@aplaw.jp

弁護士 [由布節子](#)（パートナー、第二東京弁護士会）

Email: setsuko.yufu@aplaw.jp

お問い合わせ先

本ニュースレターに関する一般的なお問い合わせは、下記までご連絡ください。

渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 ヨーロッパ/EUプラクティスチーム

Email: jpg_europe_eu@aplaw.jp

当事務所のニュースレターをご希望の方は[ニュースレター配信申込フォーム](#)よりお手続きをお願いいたします。

また、バックナンバーは[こちら](#)よりご覧いただけます。

このニュースレターは、現行の又は予想される規制を網羅的に解説したものではなく、著者が重要だと考える部分に限って、その概要を記載したものです。このニュースレターに記載されている意見は著者個人の意見であり、渥美坂井法律事務所・外国法共同事業（「渥美坂井」）の見解を示すものではありません。著者は明白な誤りを避けるよう合理的な努力は行いましたが、著者も渥美坂井もこのニュースレターの正確性を保証するものではありません。著者も渥美坂井も読者がこのニュースレターに依拠することによって生じる損害を賠償する責任を負いません。取引を行う場合には、このニュースレターに依拠せずに渥美坂井の弁護士にご相談ください。

東京オフィス Tokyo Head Office 〒100-0011 東京都千代田区 内幸町 2-2-2 富国生命ビル（総合受付：16F） 	大阪提携オフィス Osaka Affiliate Office （A&S 大阪法律事務所） 〒530-0005 大阪府大阪市北区 中之島 2-3-18 中之島フェスティバルタワー16 階 	福岡提携オフィス Fukuoka Affiliate Office （A&S 福岡法律事務所弁護士法人） 〒810-0001 福岡県福岡市中央区天神 2 丁目 12-1 天神ビル 10 階 
ニューヨーク提携オフィス New York Affiliate Office 1120 Avenue of the Americas, 4th Floor New York, New York 10036 	ロンドンオフィス London Office 85 Gresham Street, London EC2V 7NQ, United Kingdom 	フランクフルト提携オフィス Frankfurt Affiliate Office OpernTurm (13th Floor) Bockenheimer Landstraße 2-4, 60306 Frankfurt am Main, Germany 
ブリュッセルオフィス Brussels Office CBR Building, Chaussée de la Hulpe 185, 1170, Brussels, Belgium 	ホーチミンオフィス Ho Chi Minh Office 10F, The NEXUS building, 3A-3B Ton Duc Thang Street, Sai Gon Ward, Ho Chi Minh City, Vietnam 	