

執筆者:

E-mail✉ [根立 隆史](#)

1. はじめに

去る2023年1月12日、市場支配的地位の濫用(EU機能条約102条)に係る注目すべき判決¹²が欧州司法裁判所で下された(以下「本判決」という。)。リトアニアの国有鉄道がラトビアの国有鉄道によるリトアニアの石油製品の鉄道輸送サービス市場への参入を阻止した事案である。リトアニアにおいて鉄道施設管理者であるとともに貨客の鉄道輸送役務を提供していたリトアニア鉄道(Lietuvos geležinkeliai AB(以下「LG」という。))が老朽化した線路の一部を撤去するという一見正当な行為ともみえる行為であっても市場支配的地位の濫用としてEU機能条約102条に違反することが明らかとなった。

EU機能条約102条

域内市場又はその実質的部分における支配的地位を濫用する一以上の事業者の行為は、それによって加盟国間の取引が悪影響を受けるおそれがある場合には禁止される。この不当な行為は、特に次の場合に成立するおそれがある。

- a 直接又は間接に、不公正な購入価格若しくは販売価格又はその他不公正な取引条件を課すこと
- b 需要者の利益に反する生産、販売又は技術開発の制限
- c 取引の相手方に対し、同等の取引について異なる条件を付し、当該相手方を競争上不利な立場に置くこと
- d 契約の性質上又は商慣習上、契約の対象とは関連のない追加的な義務を相手方が受諾することを契約締結の条件とすること

本判決は、Bronner事件欧州司法裁判所判決³(C-7/97, EU:C:1998:569)(1998年11月26日)で確立された、自ら構築し保有する施設へのアクセス拒否が市場支配的地位の濫用に当たる場合の基準(いわゆる「不可欠施設理論」)の適用範囲を明確化する(厳格な基準の適用範囲を限定する。)とともに、正当な行為にもみえる老朽化した線路の撤去であり、かつ自己の管理する施設の破壊により競争事業者のみならず自己も施設が使用不能となる場合(その意味では自己も同様に競争上の不利益を被るように思える。)であっても一定の場合には「濫用」に該当することを明らかにした点に意義がある。

2 事実の概要

LGは、リトアニアがその株式を100%所有する公的事業者であり、鉄道施設(国有財産)の唯一の管理者であるとともに貨客の鉄道輸送サービスを提供していた。LGは鉄道施設管理者としてリトアニア鉄道網への鉄道事業者に対するアクセスを付与する法的義務を負っていた。

LGは、ラトビア鉄道(Latvijas dzelzceļš(以下「LDZ」という。))によって輸送される極少量の例外を除けば、リトアニ

¹ C-42/21 P | Lietuvos geležinkeliai v Commission([CURIA - Documents \(europa.eu\)](#))

² リトアニア鉄道事件・欧州司法裁判所プレスリリース([Abuse of a dominant position: The Court of Justice upholds the judgment of the General Court imposing a fine of approximately € 20 million on the Lithuanian national rail company \(europa.eu\)](#))

³ Bronner事件判決([showPdf.jsf;jsessionid=AA7EB518E3A99531C7A0C158DCD9F532 \(europa.eu\)](#))

アにおいて石油製品の鉄道輸送サービスを提供する唯一の事業者であった。

Orlen Lietuva AB(ポーランド石油事業者(PKN Orlen SA)の完全子会社。以下「Orlen」という。)は、原油の精製及び石油製品の販売事業者であり、リトアニアにおいて、ラトビアとの国境付近(リトアニア北西部の Bugeniai)に所在する大規模石油精製施設(以下「Refinery」という。)を運営していた。2000年代の終わり頃には、Refinery から産出された石油製品の90%は鉄道によって輸送されており、Orlen は LG の主要な顧客であった。

当時、Orlen は Refinery で年間約 8 百万トンもの石油製品を産出していたところ、そのうち 4 分の 3 は主として海上輸送用であり、4.5 百万トン~5.5 百万トンの石油製品は列車でリトアニア西部の港湾都市(Klaipėda)まで輸送されていた。

Refinery で産出された石油製品のうち約 1 百万トン~1.5 百万トンは、主としてエストニア及びラトビア内の消費用にエストニア及びラトビア向けに鉄道輸送されていた。このうち約 60%は「Bugeniai-Mažeikiai-Rengė」線(Refinery からラトビアの Rengė に至る短距離ルート。以下「短距離ルート」という。)を使用して輸送されており、うち 34 キロの線路はリトアニア領土内に位置していた。残りの約 40%は「Bugeniai-Kužiai-Joniškis-Meitene」線(Refinery からラトビアの Meitene に至る長距離ルート。)を使用して輸送されており、うち 152 キロの線路はリトアニア領土内に位置していた(ラトビアとの国境まで辿り着くのにリトアニア国内で迂回が必要。)

Orlen は短距離ルートのリトアニア部分について LG の鉄道輸送サービスを利用していたが、実際には LDZ が、LG の下請事業者としてリトアニア部分の Orlen の石油製品の輸送を担っていた(LDZ がリトアニア国内で独立して事業活動を行う許認可を得ていなかったため。)。LDZ は短距離ルートのリトアニア部分の輸送を行い、リトアニアとラトビアの国境を越えた後は、ラトビア国内で Orlen の石油製品の輸送を行っていた。

Orlen 及び LG 間における鉄道輸送サービスに係るビジネス関係は、1999 年の両者間の合意に基づくものであるところ、当該合意は輸送レートのほか、2024 年まで Orlen の貨物を短距離ルートでラトビアまで輸送する旨の LG の義務を規定していた。

2008 年初期、Orlen 及び LG 間で石油製品の輸送レートに関して紛争が生じたため、Orlen は LDZ と直接契約を締結して短距離ルートで石油製品を輸送するとともに、これまでのリトアニア西部の港湾都市(Klaipėda)から石油製品を輸出するビジネスから、ラトビアの港湾都市(Riga 及び Ventspils)から石油製品を輸出するビジネスへと切り換える可能性を探索した。

2008 年春、Orlen は、LG の請求する輸送レートよりも低いレートを一方的に適用し、請求された輸送レートと低いレートとの差額の支払いを拒んだ。

2008 年 7 月 28 日、LG は Orlen に対して、1999 年合意は 2008 年 9 月 1 日をもって終了する旨通告した(Orlen が LDZ に対して石油製品の鉄道輸送サービスの見積金額を提出するよう要求した 3 日後であった模様。)

2008 年 9 月 2 日、LG は短距離ルートのうち Mažeikiai とラトビア国境間の 19 キロの線路(以下「Track」という。)において長さ数十メートル(several dozens of metres in length)に及ぶ欠陥が発見されたことを受け、主として安全性を理由として、Track の通行を停止した。

2008 年 9 月 3 日、LG は欠陥の原因を調査するために、調査委員会を立ち上げ、2008 年 9 月 5 日、調査委員会は欠陥は Track の物理的な劣化によって生じたものであると結論付けた。

2008 年 9 月 29 日、LDZ は、Orlen に対して石油製品の鉄道輸送サービスの提供を申し出た。

2008 年 10 月 3 日、LG は Track の完全な撤去に着手し、2008 年 10 月末までに Track は完全に撤去された(しかし、実際には 19 キロの Track のうち 1.6 キロのみ即時の再建が必要であり、その他の欠陥は 5 年以内に修復されれば足りた模様である。この点について欧州一般裁判所は 19 キロのうちの 1.6 キロの問題は Track の完全かつ即時の撤去を正当化しない旨判示している。)

2008 年 10 月 17 日、Orlen は約 4.5 百万トンの石油製品を Refinery からラトビアの港湾都市まで輸送したい旨 LDZ に伝達した。その後の Orlen と LDZ 間の交渉は、LDZ が短距離ルートのリトアニア部分で事業活動を行う許認可の申請を行った 2009 年 6 月末まで継続された。

その後、Orlen と LDZ との協議は、Orlen は LG が近いうちに Track を修復する意図がないと結論付けた 2010 年半ばに中断され、LDZ は短距離ルートのリトアニア部分で事業活動を行う許認可申請を撤回した(Orlen による LG から LDZ への石油製品の鉄道輸送サービスの乗り換えはこの時点で実現不能となった。)

3 事件の経過

| | |
|---------------|--|
| 2010年7月14日 | : Orlen は欧州委員会(以下「欧州委」という。)に対して LG による Track の撤去により長距離ルートの使用を余儀なくされたこと等を理由として申告。 |
| 2011年3月8日～10日 | : 欧州委は LG(リトアニア所在)及び LDZ(ラトビア所在)の立入調査を実施。 |
| 2013年3月6日 | : 欧州委は LG に対する調査手続開始を決定。 |
| 2015年1月5日 | : 欧州委は LG に対して異議告知書(EU 機能条約 102 条違反)を送付。 |
| 2017年10月2日 | : 欧州委は LG の EU 機能条約 102 条違反を決定。 |
| 2017年12月14日 | : LG は欧州委決定の無効(主位的請求)又は制裁金の減額(予備的請求)を求めて欧州一般裁判所(General Court)に提訴。 |
| 2020年11月18日 | : 欧州一般裁判所は LG の請求棄却(ただし、制裁金は約 2,800 万ユーロから約 2,000 万ユーロに減額)。 |
| 2021年1月27日 | : LG は欧州司法裁判所(Court of Justice)に上訴。 |
| 2023年1月12日 | : 欧州司法裁判所は LG の上訴棄却(本判決)。 |

4 欧州司法裁判所の判断

欧州司法裁判所は LG の上訴理由をいずれも排斥し欧州一般裁判所の判決を支持したところ、主要な争点に対する判断は下記のとおりである。

(1) Bronner 基準の適用の有無について

・市場支配的地位の濫用に係る判決である Bronner 事件判決(C-7/97, EU:C:1998:569)(1998年11月26日)で、欧州司法裁判所が、インフラ施設保有者に対する第三者へのアクセス拒否が市場支配的地位の濫用となる場合を例外的な場合(①サービスの提供拒否がサービスを求める事業者との競争を消滅させる可能性が高く、②サービス提供拒否が客観的に正当化することができず、かつ③現実的又は潜在的な代替サービスがないためサービスを求める事業者の事業活動に当該サービスが不可欠である場合。以下「Bronner 基準」という。)に限定したのは、インフラ施設の整備や投資についての市場支配的事業者のインセンティブを低減することにより競争を阻害しないことを確保することにある。

・Bronner 基準は、規制により既に市場支配的事業者に対して施設へのアクセスを第三者に提供する義務が課されている場合や市場支配的地位が国家による独占に由来する場合(特にインフラ施設が国有財産であり、公的資金により構築・整備されてきた場合)には適用がない。

・EU 機能条約 102 条は欧州連合加盟国間の取引に影響を与える限り、欧州域内市場における市場支配的地位を有する事業者による濫用を禁止している。市場支配的地位を有する事業者は、欧州域内市場における真正な歪みのない競争(genuine, undistorted competition)を阻害する行為を行わないよう特別の義務を負っている。

・EU 機能条約 102 条における「市場支配的地位の濫用」とは、市場支配的事業者の存在により通常の競争とは異なる手段を通じて競争の程度が既に弱められている市場において、未だ存在している競争の程度の維持又は競争の成長を阻害する効果を有する市場支配的事業者の行為に関する客観的な概念である。

・市場支配的事業者が自らのビジネスのために整備・所有しているインフラ施設に対する第三者へのアクセス拒否は、当該アクセス拒否がアクセスを求める事業者との競争を消滅させる可能性が高く、当該アクセス拒否が客観的に正当化することができないのみならず、現実的又は潜在的な代替施設が存在しないという意味において、インフラ施設に対するアクセスがアクセスを求める事業者のビジネスに不可欠である場合には、市場支配的地位の濫用に該当する(Bronner 事件判決)。

・本件のような市場支配的事業者によるインフラ施設の破壊は Bronner 事件でのアクセス拒否とは異なる。Bronner 事件は、第三者へのインフラ施設へのアクセス拒否により、市場支配的事業者が自己のために整備したインフラ施設を自己に留保した事案である。それに対して、本件のようなインフラ施設の破壊は、その結果、競争事業者のみならず市場支配的事業者自身にとっても使用不能となるから、本件は、Bronner 事件とは異なり、インフラ施設へのアクセス拒否という問題は生じない。

- ・また、本件で問題となる行為は、リトアニア鉄道ネットワークの一部のみの撤去であり、LG は LG の潜在的競争者が他のルートによってリトアニア鉄道ネットワークにアクセスすることを妨げていないのであるから、尚更、インフラ施設へのアクセス拒否という問題は生じない。
- ・Bronner 基準は、歪みのない競争を確保することと市場支配的事業者の契約締結の自由及び所有権とのバランスをとることが意図されており、Bronner 基準は市場支配的事業者が所有し、自己の投資によって自己のビジネスの必要性のために整備したインフラ施設に対するアクセス拒否の場合に適用されることが意図されていた。
- ・こうした意図に照らせば、Bronner 基準は本件のように、インフラ施設が市場支配的事業者による投資ではなく公的資金により財政面の手当がなされ、市場支配的事業者がインフラ施設の所有者でない場合には適用がない。また、Bronner 基準は市場支配的事業者がインフラ施設への第三者へのアクセスを付与する義務を負っている場合にも適用がない。
- ・Track の撤去は、Bronner 事件で問題となったようなアクセス拒否とみることはできず、市場支配的地位の濫用行為の一つの類型としてみるべきである。

(2) 市場支配的地位の「濫用」の有無について

①LG は Orlen が LDZ のサービスを使用して、リトアニアの港湾都市から石油製品を輸出するビジネスから、ラトビアの港湾都市から石油製品を輸出するビジネスへと切り換えるという計画を認識していたこと、②LG は、Track の再建のための必要資金を準備せず、通常の準備手順を踏まずに、大急ぎで (in great haste) Track を撤去したこと、③Track の撤去は鉄道セクターにおける一般的な慣行に反していたこと、④LG は Track が再建されれば Orlen のビジネスのすべてを失うリスクについて認識していたこと、⑤LG は Track を再建しないようリトアニア政府を説得する手順を踏んでいたことが認められるというのであるから、LG による Track の撤去は、市場支配的地位の「濫用」に当たる(という欧州一般裁判所の判断に誤りはない。)

(3) 反競争的な市場閉鎖効果 (the anticompetitive effect of market foreclosure)の有無について

①LG が Track の撤去により Track の通行停止後の状況を悪化させたこと (Track の通行停止という暫定的な状況から Track の使用不能という永続的な状況に変更させたこと)、②LG が完全かつ即時の Track の再建という方法を選択したこと (一部に問題が見つかった 19 キロの線路をすべて即時に撤去して再建するのではなく、即時に再建が必要な部分のみ即時に再建し、その他の部分は順次再建していくという方法の採用を不可能としたこと)に鑑みれば、LG による Track の撤去は反競争的な市場閉鎖効果を持ち得る(という欧州一般裁判所の判断に誤りはない。)

5 本判決の影響

本判決は、市場支配的事業者によるインフラ施設整備のインセンティブに一定程度配慮する観点から厳格な基準となっている Bronner 基準の適用範囲を限定するとともに、老朽化した線路の撤去という一見すると正当な行為についても、状況によっては市場支配的地位の濫用に該当することを明らかにすることにより、濫用行為の一類型を追加したものである。

我が国の事業者が欧州においてインフラ施設を所有・管理し、かつ市場支配的地位を有することは想定しがたいため、本判決が我が国の事業者に事業活動に直接影響を与えることは考えにくい。ただし、本判決を契機として、市場支配的地位の濫用に相当する日本の私的独占(ひいては不公正な取引方法)の解釈・適用に一定程度影響を与える可能性は否定できない(例えば、競争事業者に自己が所有・管理する施設へのアクセスを拒絶することについて、Bronner 基準が適用されるような限定的な場合でなくとも私的独占と判断される等)。今後、特に我が国においてインフラ施設を所有・管理し、かつある程度市場シェアが高い事業者は新規参入阻害行為を行わないよう留意することがより一層重要となるものと考えられる。

当事務所では、クライアントの皆様のビジネスニーズに即応すべく、弁護士等が各分野で時宜に合ったトピックを解説したニュースレターを執筆し、随時発行しております。N&A ニュースレター購読をご希望の方は [N&A ニュースレター 配信申込・変更フォーム](#) 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](#)に掲載しておりますので、あわせてご覧ください。

本ニュースレターはリーガルアドバイスを目的とするものではなく、個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、日本法または現地法弁護士の適切なアドバイスを求めていただく必要があります。また、本稿に記載の見解は執筆担当者の個人的見解であり、当事務所または当事務所のクライアントの見解ではありません。

西村あさひ法律事務所 広報室 [E-mail](#) 