

貿易と環境問題 GATT 3条を巡る具体的事例

杉山多恵子 藤田信吾 共著

近年環境問題に注目が集まる中で、自由貿易と環境保護のコンフリクトという新たな課題が生じてきた。そこで、環境保護を目的とした国内対策と GATT の 整合性という問題について考える手がかりとして、特に三条が争点となったいくつかのケースに着目する。(この場合、必ずしも環境を目的とした政策とは限らない)。具体的には、アメリカの自動車に対する課税制度、規制(奢侈税、高燃費車税、CAFÉ 規制)が問題となったケースと、日本の酒税法が問題となったケースについて検討する。

(GATT 三条については資料 1、これらの法律の内容についての詳細は、資料 2 を参照)

はじめに、これらの事例を時間の流れ、採られたアプローチ法、判決について整理する。

内容	パネル報告	適用	アプローチ法	判決に至った理由	判決
奢侈税	1994.9.30	三条二項	目的・効果アプローチ	この措置は、国内産品保護の目的と効果を持たないので、問題の産品は“同種の産品”ではない。 3条に違反せず	原告(EU)敗訴
高燃費車税	1994.9.30	三条二項	目的・効果アプローチ	同上	原告(EU)敗訴
CAFÉ規制 ¹	1994.9.30	三条四項	二段階アプローチ?	同種の産品を差別している。 3条に違反	原告(EU)勝訴
酒税法	1996.7.11	三条二項	二段階アプローチ	同種の産品 ウォッカ を差別 3条違反(3条2項1文) 直接競合・代替可能産品(ウイスキーなど) 3条違反(3条2項2文)	原告(EU)勝訴

注1) 酒税法については、のちに(1996.10.4)上級委員会報告が出ている(原告(EU)勝訴)

注2) 目的・効果アプローチ、二段階アプローチについては後述

つぎに、このレポートの課題である GATT 三条についてまとめたうえで、上にあげた案件のそれぞれについて、述べていく。

GATT 三条

GATT 第三条は、“内国の課税及び規則に関する内国民待遇”について定めたものである。

GATT 第3条

第1項：一般的内国民待遇

¹ CAFÉ 規制：Corporate Average Fuel Economy regulation

第2項：1文：「同種の国内産品」に課せられる内国税等を越える内国税等を課すことを禁止

2文：国内産品と「直接競合・代替可能産品」である輸入品に対して、“国内生産に保護を与えるように”内国税等を課すことを禁止²

(3項は略)

第4項：法令および要件に関し「同種の国内産品」に許与される待遇より不利でない待遇を許与する。

(5～10項は略)

ここで、今回注目する三条2項、4項について考える場合に重要となるのは、問題となっている製品が“³同種の産品”(“⁴直接競合・代替可能産品”)であるかどうかである。この“同種性”を判断する方法として、目的・効果アプローチと二段階アプローチがある。つぎに、これらの二つのアプローチについて考えていきたい。

まず、目的・効果アプローチは、問題となっている措置が国内生産保護の目的と効果を持っているか検証し、その措置が国内生産に保護の目的・効果を持たないと判断された場合には、問題の措置はGATT三条に違反しないというものである。(この立証責任は、申し立て国にある。)

これに対し、二段階アプローチは、問題となっている製品が「同種の産品」もしくは「直接競合・代替可能産品」であるかを判断し(第一段階)次に、条文に反するような措置が取られているかどうかを判断(第二段階)するという方法である。(この立証責任も、ともに申し立て国にある。)また、二段階アプローチが採用された場合、問題の製品が「同種の産品(1)」であるか、「直接競合・代替可能産品(2)」であるか、どちらでもないかを判断することになるが、(1)は(2)の部分集合であり、そのいずれに当たるかを定めるテストは市場(marketplace)であるとされる。市場での競争が重要であるから、物理的特性を共有していない産品間でも競争がある場合には、それらは「直接競合・代替可能産品」となる。ここで決定的な基準は、最終用途、とりわけ、代替弾力性(elasticity of substitution)である。これに加えて「同種の産品」では最終用途の同一性も必要な要素ではあるが、それだけでは十分ではなく、物理的特性の同一性が重要となる。

このような三条の適用方法を念頭におき、実際の事例をみていきたい。

アメリカの奢侈税

² GATT94 注釈及び補足規定(ANNEX)による

³ 「同種の産品」: like products

⁴ 「直接競合・代替可能産品」: directly competitive or substitutable products

この問題は、アメリカの奢侈税が GATT 三条二項に違反すると EC が主張し、パネルが設置されたことから始まる。当事国の主張はおおよそ次のとおりとなっている。

EC の主張

奢侈税の課税対象となる三万ドル以上の自動車も、それ未満の自動車も、物的特徴、機能、関税分類上「同種の産品」であるということ、また、三万ドルという金額が贅沢品とそうでないものをわける客観基準となっていないこと、この税が特に EC から輸出される自動車をターゲットとしている点で貿易に対する影響が中立的な課税制度とは言えないことなどである。EC はこの検証方法として、二段階アプローチを主張した。

アメリカの主張

GATT 三条は政府の措置によって競争条件が不利にならないことを求めているのであって、市場におけるシェアなどを保護するものではない。よって、三万ドル以上の自動車もそれ未満の自動車と「同種の産品」であるかどうかは「国内生産に保護を与えるように」（三条一項）三万ドルという基準が設定されているか否かによって決まる。奢侈税に関しては、そのようなことはない。アメリカは、この検証方法として、目的・効果アプローチを主張した。

パネルの判断

はじめに、アプローチ方法について、三条二項・四項は、三条全体さらには GATT 全体に照らして判断すべきである。よって、三条一項が「国内生産を保護するように（so as to afford protection）」内国税等を適用してはならないと規定していることからそのような目的を持った内外差別のみを禁止していると解釈すべきであるとし、目的・効果アプローチを採用した。⁵

つまり、国内生産保護の目的を持ち、かつ保護の効果があつた場合に問題の産品は、「同種の産品」であると判断されることになる。

つぎに、三万ドル以上の自動車にだけ課税したことが国内生産保護の目的と効果を持っていたかどうかについて考える。

目的については、贅沢品からの税収を確保するという目的に照らし合わせると、三万ドルという基準は合理性があり、また三万ドルを超えても急激に税負担額が変化するわけではないので、EC 車の多くが三万ドル以上だとしても、国内生産の保護を目的としているとは言えない。

効果については、当事者の提出した数字は現実の販売価格についての想定の違いから著しく異なり、実際の効果は判然としない。よって、ある時期に奢侈税の対象となった自動

⁵ 二段階アプローチは、第一段階の判断において第二段階の判断が入ってくる点で明晰な方法ではないとし、しりぞけた。

車の多くが EC 産であったとしても、国内産業保護の効果があるとの証拠はない。

以上の、目的と効果の検証から、奢侈税は国内生産保護の目的・効果があるとはいえず、3 万ドル以上の自動車とそれ未満の自動車とは“同種の産品”ではない。

よって、アメリカの奢侈税は GATT 三条に違反しない。

アメリカの高燃費車税

この問題も奢侈税についてと同様に、アメリカの高燃費車税が、GATT 三条 2 項に違反すると EC が主張し、パネルが設置された。当事国の主張はつぎの通り。

EC の主張

自動車は全て“同種の産品”であり、燃費の違いによって区別することはできない。そして、この税制はごく少数の車だけが課税対象とされているので、化石燃料保護の効果は薄く、EC 産車を狙った点に主眼がある差別的な課税である。また、燃費の計算上も輸入車は差別を受けている⁶。その他、軽トラック類を課税対象から除外していることも EC 産自動車を差別する結果となっている。EC はこの検証方法として、二段階アプローチを主張した。

アメリカの主張

国内産品保護を目的としない政策のための客観的な基準に基づく限り、いかなる産品の間で区別をしても GATT 三条 2 項第 1 文には違反しない。また、高燃費車税は、合理的な基準値から徐々に高額の税額に移行するものなので、合理的である。三条は、国産品と外国産品の競争条件の平等を保障するものであって、貿易に与えている影響は無関係である。そして、仮に三条に違反するとしても、有限天然資源（化石燃料）の保護を目的としているので、GATT20 条（g）⁷によって正当化される。アメリカは、この検証方法として、奢侈税の場合と同様に目的・効果アプローチを主張した。

パネルの判断

まず、アプローチ方法については、奢侈税の場合と同様な理由で、目的・効果アプローチが採られた。このとき、重要なのは、高燃費車税の課税対象が、国内生産に“保護を与えるように”決められているかどうかである。

そこで、課税対象となっている輸入産品と非課税となっている国内産品との区別の基準

⁶ 燃費の計算はモデルタイプごとにおこなわれる。よって、同じ燃費でもモデルタイプの分類により、課税・非課税の差が出てしまう。

アメリカのメーカーは、多くの車種を生産しているので、燃費計算上同一モデルタイプに分類される車が多く、より燃費の良い他のモデルと同じモデルタイプに分類されることで、非課税となる国産車がある。輸入車の場合にはそのようなメリットを享受できない、と主張。

⁷ 20 条：一般的例外を定める。g 項は有限天然資源の保護に関しての例外を認めている。

を明らかにし、この税の目的と効果について検証する。課税対象の輸入車（22.5mpg 以下の燃費の輸入車）と非課税の国産車の間で問題となるのは、燃費の違い・計算方法（脚注 6 参照）・課税対象外の国産車（軽トラック等）である。

*** 燃費の違い（22.5mpg 以上と以下）で課税・非課税を決めることは、国内生産保護の目的・効果があるか。***

22.4mpg という基準値の設定は、消費者が燃費の良い車を購入するインセンティブになっており、化石燃料保護の効果を有するといえる。また、この税金が導入された当時はほとんどの国産車がこの規準をクリアしていなかった。これらのことから、この税金に国内生産保護の目的はないといえる。

また、効果について、基準値をクリアすることは外国生産者にも可能であり、基準値をこえたとしても、課税額は徐々に変化するので、国内生産保護の効果があるとはいえない。

よって 22.5mpg の基準値をクリアしていない輸入車と、クリアしている国産車とは、“同種の産品”ではない。

*** モデルごとの燃費計算の方法が国内生産保護の目的・効果を持つか***

サンプル調査による計算方法は他の締約国でも用いられている方法であり、差別的ではない。また、その計算方法に国内生産を保護するという目的と効果があるかを考える。目的に関しては、モデル発売前に計算をして課税することは、消費者に情報を与え、燃費の良い車を購入するインセンティブを与えるという政策目的に合致するもので、国内生産保護の目的はない。効果に関しても、平均化の計算が多くの車種を有するメーカーを有利にするということはなく、また、外国車は車種が少なくなってしまうということもない。

よって、同じ燃費でも計算上、課税、非課税の差が出てしまう輸入車と国産車は“同種の産品”ではない。

*** 課税対象外の国産車について、国内生産保護目的と効果があるかどうか。***

商用車としての用途から、技術的に高燃費となってしまう軽トラック等には課税しないという例外措置の目的は国内生産保護にはないと言える。また、効果についても、課税対象外の車には、国産車も、外国産車もあり、国内生産保護の効果があるとの立証はなされていない。

よって、課税される外国車と非課税の内国産軽トラック類とは、“同種の産品”ではない。

以上の三つの視点から、高燃費車税は、国内生産保護の目的も効果もないため、問題とされた産品間の“同種性”も認められなかった。これらのことから、アメリカの高燃費車税は、GATT 三条には違反しない。

また、この税金が三条に違反しない以上、20条による正当化も、必要はない。

アメリカの CAFÉ 規制

この問題も、前の二つと同様に、アメリカの自動車に対する規制である CAFÉ 規制が、GATT 三条 2 項に違反するとして EC が提訴し、パネルが設置された。当事国の主張は、CAFÉ 規制が GATT 三条 2 項と 4 項のどちらを適用するか (1) CAFÉ 規制が三条に違反しているかどうか (2) という二点である。まず、(1) についてそれぞれの主張とパネルの判断を述べ、つぎに (2) について同様に述べていく。

(1) CAFÉ 規制は三条 2 項か、4 項か

EC の主張

CAFÉ 規制は GATT 三条 2 項の“内国税その他の内国課徴金”である。この規制のもとの罰金は、生産・輸入台数に応じて課されるものであり、これが税金ではないとすると締約国は税金を年度末にまとめて罰金として課すことにより容易に三条 2 項を免れることができるため、不当である。

アメリカの主張

CAFÉ 規制は GATT 三条 4 項の“法令および要件”である。この規制のもとの罰金は所得税から控除することはできないし、特定の車や特定の消費者に課すものではなく、少なくとも販売の翌年まで計算できないものであるので、内国税とは言えない。

パネルの判断

CAFÉ 規制は三条 4 項を適用する。経済的な影響は税金 (2 項) と似ているが、一定の義務を課し、遵守しないものに罰を科すので、“内国税その他の内国課徴金”とは言えない。よって、三条 4 項を適用する。

(2) CAFÉ 規制は GATT 三条に違反するか

EC の主張

平均燃費の計算において、国産車と外国車とを別々の集団として計算する仕組みになっている点で、外国車を差別するものである。

アメリカの主張

別々の集団として計算することは、状況次第で外国車に有利になったり国産車に有利になったりするので、差別にはならない。また、燃費の良い車と平均化することは内外の生産者にとともに認められていることなので、差別にはならない。

仮に三条に違反するとしても、20条 (g) により正当化される。

パネルの判断

三条 4 項にしたがって CAFÉ 規制について判断していく。ある車にどのように“CAFÉ 規制”が適用されるかは、国産車であるか外国産車であるか、どの生産者・輸入者に取り扱われるか、によって決まる。この二点が内外差別（GATT 3 条違反）となるのかわからないのかを検証する。

国産車と外国産車を別々の集団として平均燃費の計算をすることについて

CAFÉ 規制のもとでは、燃費の悪い国産車を取り扱っているものが、基準値をクリアするためには、燃費の良い国産車の取り扱いを増やす必要がある。このとき、燃費の良い外国産車の取り扱いを増やしても、基準を達成することは出来ない。このことは、燃費の良い国産車及び国内部品に比べて、燃費の良い外国車及び外国部品を競争上不利な立場におくことになる。また、その逆についても同じことがいえる。

よって、国産車と外国産車を別個の集団として平均燃費を計算する CAFÉ 規制は、内外の同種の産品⁸を差別していることになるため、GATT 三条 4 項に違反する。

生産者・輸入者ごとに平均燃費の計算をすることについて

同じ燃費の車であっても、ある場合にはより燃費の良い車と計算されて罰金額が上乗せされず、また、ある場合にはより燃費の悪い車と計算されて罰金額が上乗せされる⁹。このような差は、産品自体の性質の差によるものではない。GATT 三条は、産品自体の差異に基づかない区別を容認しない。

よって、CAFÉ 規制は GATT 三条 4 項に違反する。

つぎに、20 条(g)によって例外が認められるかについて検討する。

20 条(g)による正当化には、三つの要件を具備することが必要である。

その措置のもとにある政策が有限天然資源の保護政策と言えるものであること

その措置が有限天然資源の保護に“関する(related to)”ものであり、かつ、国内生産・

⁸ 何をもちて“同種の産品”としたかについては不明。しかし、“同種の産品”に対して差別的であるかそうではないかを判断している点を考えると、「二段階アプローチ」が採られたのではないかと推測できる。

⁹ 平均燃費は、生産者・輸入者ごとに計算される。そこで、同じ燃費の車であっても、その車を取り扱う者が、他にどの様な燃費の車を取り扱うかによって、同じ燃費の車に対する罰金額が変わってきってしまう。

Ex)A という取り扱い者が、Xmpg の車のほかに Ympg の車を扱っている。また、B という取り扱い者が Xmpg の車のほかに Zmpg の車を扱っている。このとき、Xmpg という同じ燃費の車にたいする罰金額は Y,Z の大きさによって、変わってきってしまう。

消費に対する制限と“ 関連して(in conjunction) ”採られること¹⁰

20 条の柱書の要件を満たすこと

つぎに、CAFÉ 規制が ~ を満たすものであるか検討する。

まず、 については、ガソリンの節約という政策は 20 条(g)で認められ得る政策である。つぎに、 については、国産車と外国車を分けて計算する点について、有限天然資源保護の目的を持つとは言えず g 項に反する。(取り扱い業者ごとに平均燃費を計算することは、有限天然資源の保護を目的としているといえ、g 項で認められ得る。) また、 によって認められない以上、 を検討する必要はない。

よって、20 条(g)では正当化できない。

日本の酒税法

この案件は、1995 年、EC (米国、カナダ) が日本の酒税法が GATT 第三条に違反しているとしてパネルの設置を要請しパネルが設置されたことに始まる。

当事国の主張は以下の通りである。

EC の主張

- 1) ウォッカ、ジン、(杉木) ラム、genever(オランダのジン) 及び焼酎は「同種の産品」であり、前 4 者に焼酎を越える課税をしていることは GATT 三条 2 項第 1 文に違反する。仮に上記のものが「同種の産品」でない場合、これらは「直接競合・代替可能産品」であり、異なる税率で課税していることは GATT 三条 2 項第 2 文に違反する。
- 2) ウィスキー、ブランディー、リキュール及び焼酎は「直接競合・代替可能産品」であり、異なる税率で課税していることは GATT 三条 2 項第 2 文に違反する。

(米国、カナダの主張については略 - 3 条に関しては EC とほぼ同じ -)

EU はこの検証方法として、二段階アプローチを主張した。

日本の主張 (要旨)

- 1) 酒税法における酒類の分類の目的は国内生産に保護を与えるものではなく、そのような効果もない。
- 2) スピリッツ類、ウィスキー、ブランディー及びリキュールは、焼酎とは「同種の産品」ではなく、「直接競合・代替可能産品」でもない。

日本はこの検証方法として、目的・効果アプローチを主張した。

パネルの判断

まず、アプローチ法に関して、目的効果テストは三条 2 項 1 文に合致しない¹¹だけではな

¹⁰ 有限天然資源の保護に“ 関する ”、“ 関連する ” ための要件は、その保護を目的としていれば良い。

¹¹ ...いかなる種類の内国税その他の内国課徴金を 超える 内国税その他の内国課徴金も...

く、申し立て国の立証責任を重くし、GATT 条文に反する措置の例外を厳格な条件の下にのみに認めている GATT 第 20 条の意味を無くしてしまうということから、二段階アプローチを採用することになった。

つぎに、二階アプローチにしたがって、問題の産品が「同種の産品」であるか、「直接競合代替可能産品」であるか、どちらでもないかを判断する。(二段階アプローチの詳細は P2 を参照)

同種の産品 (like products)

まず、「同種の産品」であるかどうかという点に関し、ウォッカと焼酎とは、濾過の点を除いてほとんど同一のものである。物理的特性としてアルコール度数は違うものの、希釈化して飲まれるため、この違いは同一性を否定するものではなく、そのため、焼酎とウォッカは「同種の産品」である。その他の酒類は、焼酎とは物理的特性を異にしているため、いずれも焼酎と「同種の産品」ではないとの結論が出た。次にウォッカについて“同種の国内産品への課税を超える課税”がされているかどうかという点が問題となるが、ウォッカへの内国税の課税は同種の産品である焼酎の内国税を超えている¹²ため、日本の酒税法の措置は、GATT 三条 2 項第 1 文違反と判断された。

直接競合・代替可能産品 (directly competitive or substitutable products)

次に、「直接競合・代替可能産品」について考える。この場合、まず、問題の産品が「直接競合・代替可能産品」であるかどうかを判断し、が肯定された場合に、外国産品の扱いが三条 1 項の原則に反するものであるかを判断する。

前にも述べたように、「直接競合・代替可能産品」を判断する時には、市場での代替弾力性が最も重要な要素となる。このとき、1989 年の酒税法改正の影響から代替弾力性を考える。この、1989 年の酒税法改正では、ウイスキーについてそれまでであった特級・1 級・2 級の区別を廃止したもので、それまでの 2 級ウイスキーへの課税が上がり、国産ウイスキーは価格が上がってシェアが下落した。そしてその結果、国産ウイスキーの失ったシェアを焼酎と外国産ウイスキーが分け合った。このことは、焼酎とウイスキーとが同じ市場で競争していることを表している。また、他の産品に関しても、市場の観察から、焼酎と同じ市場で競争していることが分かり、問題の産品は全て「直接競合・代替可能産品」とであると結論された。

次に、それらの「直接競合・代替可能産品」に対する酒税法の課税が、「国内生産に保護を与えるように」課税されている (GATT 三条 2 項 2 文に違反している) かどうかについて考える。日本の酒税の件の場合、「同様に課税されていない (not similarly taxed)」かどうか、の判断を 1 リットルあたりの税額、アルコール度 1 度あたりの税額からおこない、焼酎と

(GATT 三条二項一文)

¹² 「同種の産品 (like products)」の場合、de minimis であっても違法となる。

他の「直接競合・代替可能産品」の間には大きな差があり、**三条 2 項第 2 文に違反**しているとされた。

以上が、アメリカの自動車に対する課税・規制に関するパネル報告、日本の酒税に関するパネル報告の概要である。

このうち、アメリカの高燃費車税、CAFÉ 規制が、環境に関連した政策についてのものであった。

パネル報告の、アプローチ法が一貫していないところに、パネルが政治や、環境問題等で揺れていることが見てとれると思う。

参考文献・資料

- ・「米国の自動車に対する課税制度」 道垣内正人
- ・「日本の酒税に関するパネル報告及び上級委員会報告」 道垣内正人
- ・ UNITED STATES-TAXES ON AUTOMOBILES Report of the Panel (1994.10.11)
- ・ 六法全書（貿易及び関税に関する一般協定（抄））

資料1 GATT 第三条（まとめ）

- ・ 1項：締約国は、「内国税および課徴金」、販売や輸送に関する「法令及び要件」、加工や使用に関する「数量規制」を、「国内生産に保護を与えるように」輸入産品または国内産品に適用してはならない。
- ・ 2項：
 - ・ 1文...他の締約国に輸入されるものは、「同種の国内産品」に直接または間接に課されるいかなる種類の「内国税その他の内国課徴金」を「こえる」内国税その他の課徴金を、「直接および間接」、課されることはない。

2文... 1文に定める原則に反するその他の方法で、「内国税その他の課徴金」を課してはならない。
- ・ 4項：他の締約国に輸入されるものは、その国内の販売や輸送などや使用に「関する」、すべての「法令および要件」に関し、「国内原産」の「同種の産品」に与えられる待遇より「不利でない」待遇を許与される

三項および五項以降は略

資料2 問題となった税と規制

- ・ 米国の奢侈税：一定価格（3万ドル）を超える自動車に対し、当該価格を超える金額の10%の小売税を課す。
- ・ 米国の高燃費車税：一定の燃費基準値（22.5mpg）を下回る車には、一定額の課税をする。
- ・ 米国のCAFÉ規制：自動車製造業者および輸入業者に対し、取扱車の平均燃費を一定レベル以上（27.5mpg）にすることを義務づけ、違反者には罰金を課す。
- ・ 日本の酒税法：国内で消費されるアルコール分1%以上の酒類につき、内国産品と外国産品とを問わず、10種類に分類して、それぞれ異なる税率で課税する。

資料3 奢侈税について

	1990	1991	1992
米車販売台数	656	590	590
課税台数	1.7	4.3	12
%	0.3	0.7	2
<hr/>			
EU車販売台数	40	28	26
課税台数	15	11	11
%	37.2	38.5	41.2

また、EC車の販売台数のシェアは、3.3%であるが、支払われた奢侈税に占める割合は約70%である。

資料4 CAFÉ規制について

CAFÉ規制についてECが示したデータ

1983年以降の罰金総額 263m\$ (うち99.99%がEC車に対するもの)

1980年以降に罰金を科された企業 15企業 (うち11企業がEC社)

1990年 EC社の支払った罰金総額 : 48.4m\$ これに対しBig3は罰金なし

1991年 EC7社で支払った罰金総額 : 40m\$ これに対しBig3は罰金なし

(EC6社 : BMW・Fiat・Mercedes Benz・Peugeot・Porsche・Volvo)

(Big3 : GM, Ford, Chrysler)

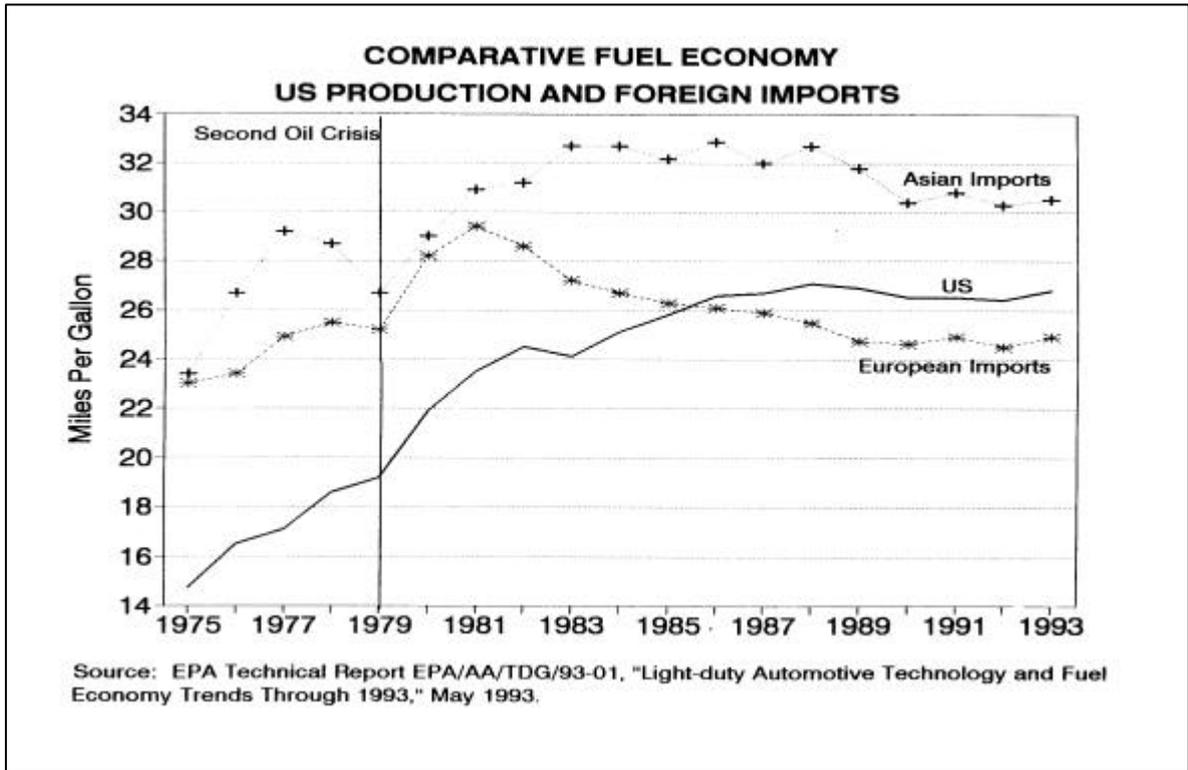
CAFÉ規制についてアメリカが示したデータ

平均燃費

	Mercedes-Benz	BMW	アメリカ平均	EC全体
1983年			24.4mpg	
1984年	27.2mpg	28.0mpg		
1986年	21.3mpg			
1988年		21.7mpg	27.4mpg	
1980~85年				27.5mpg

車の大型・高級化(1980年と1992年を比較)

	EC車	アメリカ車
容積	14%増加	3%増加
排気量	50%増加	11%減少
馬力	53%増加	26%増加



参考

* GATT 第三条と ANNEX *

<p style="text-align: center;">第三條 内国の課税及び規則に関する内国民待遇</p> <p>1 締約国は、内国税その他の内国課徴金と、商品の国内における販売、販売のための提供、購入、輸送、分配又は使用に関する法令及び要件並びに特定の数量又は割合による製品の混合、加工または使用を要求する内国の数量規制は、国内生産に保護を与えるように輸入産品又は国内産品に適用してはならないことを認める。</p> <p>2 いずれかの締約国の領域の産品で他の締約国の領域に輸入されるものは、同種の国内産品に直接又は間接に課せられるいかなる種類の内国税その他の内国課徴金をこえる内国税その他の内国課徴金も、直接であると間接であるとを問わず、課せられることはない。さらに、締約国は、前項に定める原則に反するその他の方法で内国税その他の内国課徴金を輸入産品又は国内産品に課してはならない。</p> <p style="text-align: center;">3 項 略</p> <p>4 いずれかの締約国の領域の産品で他の締約国の領域に輸入されるものは、その国内における販売、販売のための提供、購入、輸送、分配または使用に関する全ての法令および要件に関し、国内原産の同種の産品に許与される待遇より不利でない待遇を許与される。この項の規定は、輸送手段の経済的運用にのみ基づき産品の国籍には基づいていない差別的国内輸送料金の適用を妨げるものではない。</p> <p style="text-align: center;">以降 略</p>

ANNEX

付属書 注釈及び補足規定 第三条について 略 2について 2の第一文の要件に合 致する租税は、一方課税 される産品と他方そのよ うに課税されない直接的 競争産品または代替可能 の産品との間に競争が行 われる場合にのみ、第二 文の規定に合致しないと 認める。 略
--

* 2段階アプローチにおける「同種の産品 (like products)」と

「直接競合・代替可能産品 (directly competitive or substitutable products)」*

三条2項第1文

「同種の産品」であることと内国産品に課されている内国税を「超えて (in excess of)」外国産品に課税されていること、の二点が肯定されれば三条2項第1文違反が成立してしまう。この場合、de minimisでも「超えて」はいけない

三条2項第2文

第1に、「直接競合・代替可能産品」であり、第2に、「そのように課税されない (not similarly taxed)」、第三に「保護を与えるように」課税されている、ということが肯定された場合に三条2項第2文違反が成立する。このとき、「そのように課税されない」ということは、第1文の「超える」とは異なり、輸入産品の方が重い負担を課されてはいても、その差が“de minimis”であるかどうかで三条2項第2文に違反しているかどうかが変わってしまう。また、“de minimis”であるかどうかの判断はケース・バイ・ケースで行われる。