

Cafe規制と仲間たち

前田 陽一

瀬川 晋

足立 知之

イントロ WTO上の争点

- 1 貿易相手国の環境基準の低さを理由にした、貿易制限措置が、例外的に認められるか？

ex) マグロ・イルカ事件

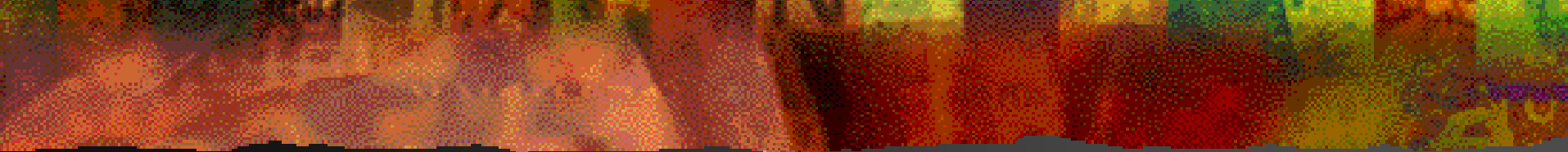
- 2 環境保護目的の課税や規制等、輸入品と国産品を差別しないことの兼ね合い
-

2 環境保護目的の課税や規制等、輸入品と国産品を差別しないことの兼ね合い

ポイント

- この種の課税などが、輸入品に差別的かどうか、そうであればGATT違反

ex)café規制



Corporate Average Fuel Economy Regulation

C A F E 規制

米国の自動車燃費規制

CAFÉ規制

- 企業平均燃費規制 (CAFÉ)を実施

各メーカーのモデル毎に測定された燃費の販売台数加重平均平均値で国産車と輸入車に区分して算出。乗用車の場合、27.5mpg(miles per gallon)が規制値になっている。

- 基準値を下回る場合には、ペナルティとして0.1マイル下回るごとに、

$\$ 5 \times \text{生産台数} \times \text{不遵守マイルの10倍}$

乗用車と小型トラックの規制値

①乗用車(車両総重量6000ポンド以下)

モデル年	1985年	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993~
平均燃費基準 (mpg)	27.5	26.0	26.0	26.5	27.5	27.5	27.5	27.5	27.5
" (km/l)	11.5 → 11.0	11.0	11.0	11.2	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6

②小型トラック(車両総重量8500ポンド以下)

モデル年	1985年	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995~
2輪駆動(mpg)	19.7	21.0	21.0	21.5	20.5	20.7				
4輪駆動(mpg)	18.9	19.5	19.5	19.0	19.0	19.1				
複合(km/l)	19.5	20.5	20.5	20.5	20.0	20.2	20.2	20.4	20.5 → 21.6	

Separate foreign fleet accounting

国産車と輸入車の基準相違点

- メーカーで輸入業者をかねている場合国産車と輸入車を別々に扱わねばならない。
Ex) ダイムラークライスラーが三菱自動車の車を輸入しても、三菱の車は三菱の車としてカウント
- * 米国及びカナダ産のコンテンツが75%以下の自動車は輸入とみなされる。

米国の対応

- 米国ビュック3は燃費の良い小型車を多く輸入している。例えば、フォードはメキシコや極東から燃費の良い小型車を輸入しており、アメリカ産で燃費の悪い車に対しローカルコンテンツを75%以下に抑えることで輸入車とし、他の輸入車とあわせることで罰金を逃れている。
-

EU反対の背景

- 1982年から1992年にかけてCAFÉの罰金は\$263M、うちほとんどがEU車
 - 燃費は相対的に悪いが、性能の良い欧州者を相殺するために小型の燃費の良い車を生産していないEUのメーカーにとり差別的と主張
-

実情

- BMW, Fiat, Mercedes-Benz, Peugeot, Porsche and Volvoの罰金支払い\$40M in 1991, \$48M in 1990
- Big 3 (GM、フォード、ダイムラークライスラー) は 27,5mpgを下回るモデルを多数持ちながら罰金はゼロ
- 1991年の統計で、GMのキャデラック、フォードのリンカーン、ベンツ、BMW、Volvoはいずれも 27,5mpg以下だが、米国車は他の小型車との平均が可能である。

カフェ規制のメーカー別達成状況

③メーカー別達成状況(乗用車:mpg)

モデル年	1989年	1980	1991	1992	1993	1994	1995	1996
GM	27.3	27.1	27.1	26.8	27.4	27.4	27.2	28.4
FORD	26.6	26.3	27.6	27.3	28.1	27.6	27.6	26.9
CHRYSLER	28.0	27.4	27.5	27.8	27.5	26.2	28.3	28.0
米国産車平均	27.2	26.9	27.3	27.1	27.7	27.3	27.7	28.8
NISSAN(DATSUN)	30.4	28.5	29.2	29.4	29.0	29.7	28.8	28.9
TOYOTA	32.1	30.8	30.9	28.8	28.8	29.0	30.0	30.1
HONDA	31.6	30.8	30.7	31.3	32.0	32.5	31.7	27.8
MAZDA	29.8	30.2	30.5	30.7	30.8	31.2	29.5	32.7
SUBARU	32.5	27.8	28.4	27.8	29.3	28.3	29.0	29.0
VW-AUDI	30.4	29.1	29.9	29.2	27.0	28.1	28.3	28.2
VOLVO	25.0	25.1	25.3	25.6	25.9	25.7	25.8	26.0
MERCEDES-BENZ	21.4	24.1	22.3	21.8	22.9	23.7	24.5	24.9
BMW	22.2	22.2	23.2	24.0	25.2	25.1	25.2	27.5
輸入車平均	30.7	29.8	30.0	29.0	29.5	29.6	28.1	28.3
全平均	28.4	28.0	28.3	27.9	28.3	28.4	28.0	28.2

(資料)Automotive Fuel Program, Annual Report to the Congress

(注)いずれも販売台数による加重平均値。また、米国産車、輸入車の平均にはその他メーカーも含む。

EU反対の背景

- 1982年から1992年にかけてCAFÉの罰金は\$263M、うちほとんどがEU車
 - 燃費は相対的に悪いが、性能の良い欧州者を相殺するために小型の燃費の良い車を生産していないEUのメーカーにとり差別的と主張
-

EUの反対とパネルの判断

- EUの反対

ガット3条2,4,5項違反、及び、20条gとd違反

- パネルの判断

ガット3条4項、20条g項、d項違反。

ガット3条4項(要旨)

■ 4 項

他の締約国に輸入されるものは、国内への販売、購入、輸送、分配や使用に関する全ての法、規制、用件に関する国内原産の同種の国産品への待遇よりも、不利でない待遇を与えることを確保する。

ガット20条g項(一般的例外)(要旨)

g項

有限天然資源の保存に関する措置。
ただし、この措置が国内の生産または消費に対する制限と関連して実施される場合に限る

3条4項違反

Separate foreign fleet accounting

(国産車、輸入車別途計算方式)

- 大型の国産車に対して、同型の輸入車が燃費の良い国産車と平均できないので、競争上不利である。

輸入車と国産車を別々に計算するやり方は、同種の国産車に対して輸入車を差別している。(内国民待遇)

ガット3条4項(要旨)

■ 4 項:

他の締約国に輸入されるものは、国内への販売、購入、輸送、分配や使用に関する全ての法、規制、用件に関する国内原産の同種の国産品への待遇よりも、不利でない待遇を与えることを確保する。

3条4項違反

Separate foreign fleet accounting

(国産車、輸入車別途計算方式)

- 大型の国産車に対して、同型の輸入車が燃費の良い国産車と平均できないので、競争上不利である。

輸入車と国産車を別々に計算するやり方は、同種の国産車に対して輸入車を差別している。(内国民待遇)

20条g項違反

Separate foreign fleet accounting

- 国産車と輸入車の平均ができないことは、資源保護を主たる目的としているとはみなせない。
 - 貿易保護的である。
3条4項違反－資源保護とは認められない。
-

ガット20条g項(一般的例外)(要旨)

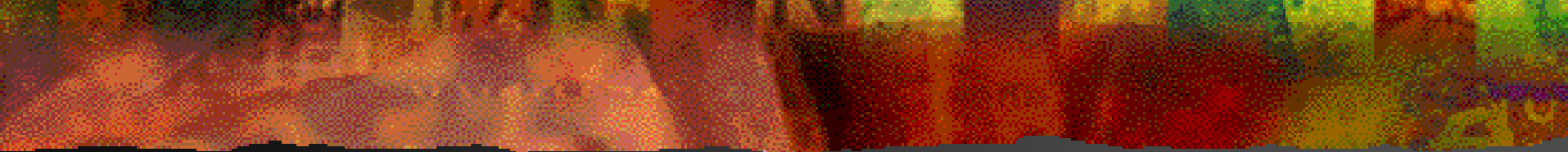
■ G項

有限天然資源の保存に関する措置。
ただし、この措置が国内の生産または消費に対する制限と関連して実施される場合に限る

20条g項違反

Separate foreign fleet accounting

- 国産車と輸入車の平均ができないことは、資源保護を主たる目的としているとはみなせない。
 - 貿易保護的である。
3条4項違反－資源保護とは認められない。
-



トップランナー方式

エネルギー使用の合理化に関する
法律の一部を改正する法律

省エネ法改正(トップランナー方式)

- 省エネ法強化(エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律)の中のトップランナー方式

トップランナー方式

- 原則として最も効率の良い車種や機種(トップランナー)に、そうでない車種や機種が一定期間以内に追いつくことを求めたもの。

トップランナー方式

- 2000年 改正省エネ法施行
- 改正前 機器の平均的なエネルギー消費効率を若干上回る水準が省エネ目標値
- 改正後 エネルギー消費効率の最も優れている機器の性能水準を勘案して目標値
- 地球温暖化に対応するため、C O P 3を受けて
- 部門別最終エネルギー消費において、民生、運輸の増加 運輸へのアプローチ
- 運輸 (C o 2 排出全体の19.2%) の88% 自動車からの排出 トップランナー方式

トップランナー方式

< ガソリン車 >

- エネルギー効率改善率: 2010年までに1995年比で21.4%
- 適用除外: 2.5トン以上の貨物車および、特殊技術を用いたもの(ハイブリッド車など)

< ディーゼル車 >

- エネルギー効率改善率: 2005年までに1995年比で13.1%
 - 適用除外: 2.5トン以上の貨物車
-

トップランナー方式の概要

機器 名	対 象 範囲	基準年度	目 標 年度	省エネ目標 値
ガソリン 乗用自動 車	乗車定員10 人以下	95年度 (12.3km/L)	2010年度 (15.1km/L)	22.8%
ガソリン 貨物自動 車	車両重量2.5t 以下	95年度 (14.4km/L)	2010年度 (16.3km/L)	13.2%
ディーゼル 乗用自動 車	乗車定員10 人以下	95年度	2005年度	14.9%
ディーゼル 貨物自動 車	車両重量2.5t 以下	95年度	2005年度	6.55%

対象車種と目標年度・目標基準値

< ガソリン乗用自動車 >

< ディーゼル乗用車 >

< 車両総重量2.5t以下のガソリン貨物自動車 >

< 車両総重量2.5t以下のディーゼル貨物自動車 >

現行基準値とトップランナー基準値 との比較

現行基準値とトップランナー基準値との比較(ガソリン乗用車)

等価慣性重量 区分	現行基準値 a	TR基準値 b	a→b 向上率(%)	米国車の投入 比率(%)
750	19.2	21.2	10.4%	0%
875	18.2	18.8	3.3%	0%
1000	16.3	17.9	9.8%	0%
1250	<u>12.1</u>	16 新基準 16	32.2%	2%
1500		13 新基準 13	7.4%	17%
1750	<u>9.1</u>	10.5 新基準 10.5	15.4%	38%
2000		8.9 新基準 8.9	-2.2%	38%
2250	<u>5.8</u>	7.8 新基準 7.8	34.5%	5%
2500		6.4 新基準 6.4	10.3%	0%

(注)TR基準値:トップランナー方式の考え方に基づく基準値

〔施行までのプロセス〕

- 98年12月 WTO / TBT協定に基づきWTO事務局
に対して、基準値、対象範囲などについて通報
- 99年3月 WTO通報に対するコメント締め切り
欧州委員会及び米国からコメントを受領
- 同月 欧州委員会及び米国政府との間でのディスカッション
- 同月末 欧州委員会との間での第二回ディスカッション
- 99年4月 改正省エネ法及び同法に基づく新燃費基準施行

〔燃費基準を巡る欧米の主張とこれに対する対応〕

TBT協定に基づく通報によりコメントが寄せられた段階
輸入車に対して、差別的効果をもたらすことについて
懸念。

特に最も多くの燃費改善を求められている区分は、
輸入車の90%近くを占める特定区分に集中。

(重量1250、1500、1750kg)

運用にあたっての外国車に対する柔軟性について不
確定要素あり。

運用にあたって、事業者の申し立てを如何にレビュー
するかの手続き等につき透明性が不足。

〔WTO協定上の論点(当初想定されたもの)〕

トップランナー方式による燃費基準

GATT3条4項

基準達成

GATT3条4項

燃費基準の策定

TBT2.2

策定プロセス

GATT10条、TBT2.9

トップランナー方式による燃費基準

- 燃費の優れた日本車を前提としたものであり、相対的に燃費の悪い欧米車は日本車よりも大きな燃費向上を求められる。これは実質的に内外差別に相当。(GATT3条4項)
- 日本政府の反論
COP3での合意に基づき国際的に要求されているCO₂排出抑制のために必要かつ適切な処置。先進各国が負っている義務を着実に誠実に履行するもの

基準達成

- 事業者(製造業者、輸入業者)が扱う、一定の重量区分に属する車種について台数を考慮した加重平均値で判断。
- 日本メーカーの場合
重量区分ごとに多くの車種、車両を販売している日本メーカーは燃費のよい車種で悪い車種をカバーすることで販売できる
- 欧州事業者の場合
重量区分内での販売車種の少ない欧米事業者は平均化することができず、不利な扱いを受ける。

基準達成

- 日本政府の反論

国内事業者と海外事業者に対して、同一基準を課している以上、内外差別という指摘は当たらず、協定整合性に問題はない

燃費基準の策定

- 基準となる自動車の選択や技術開発要因など、科学的根拠に基づかない恣意的なもの
- 日本政府の反論
トップランナー方式による燃費の策定は、経済的かつ技術的にも合理性がある

燃費基準

販売中の製品の中で最もエネルギー効率の高い製品
プラス将来の技術開発を見込んだ値

策定プロセス

- 策定プロセスが不透明で意見提出の機会などが不足
 - 日本政府の反論
基準策定過程において、パブリックコメントを求めるなど、各協定で求められる透明性の確保の要件は十分に満たしている
-

〔当初想定された論点に対する反論〕

本件は、COP3での合意に基づき国際的に要求されているCO₂排出抑制のために必要かつ適切な処置。先進各国が負っている義務を着実かつ誠実に履行するもの。

トップランナー方式による燃費の策定は、経済的かつ技術的にも合理性がある。

国内事業者と海外事業者に対して、同一基準を課している以上、内外差別という指摘は当たらず、協定整合性に問題はない。

基準策定過程において、パブリックコメントを求めるなど、各協定で求められる透明性の確保の要件は十分に満たしている。

〔米国意見書〕

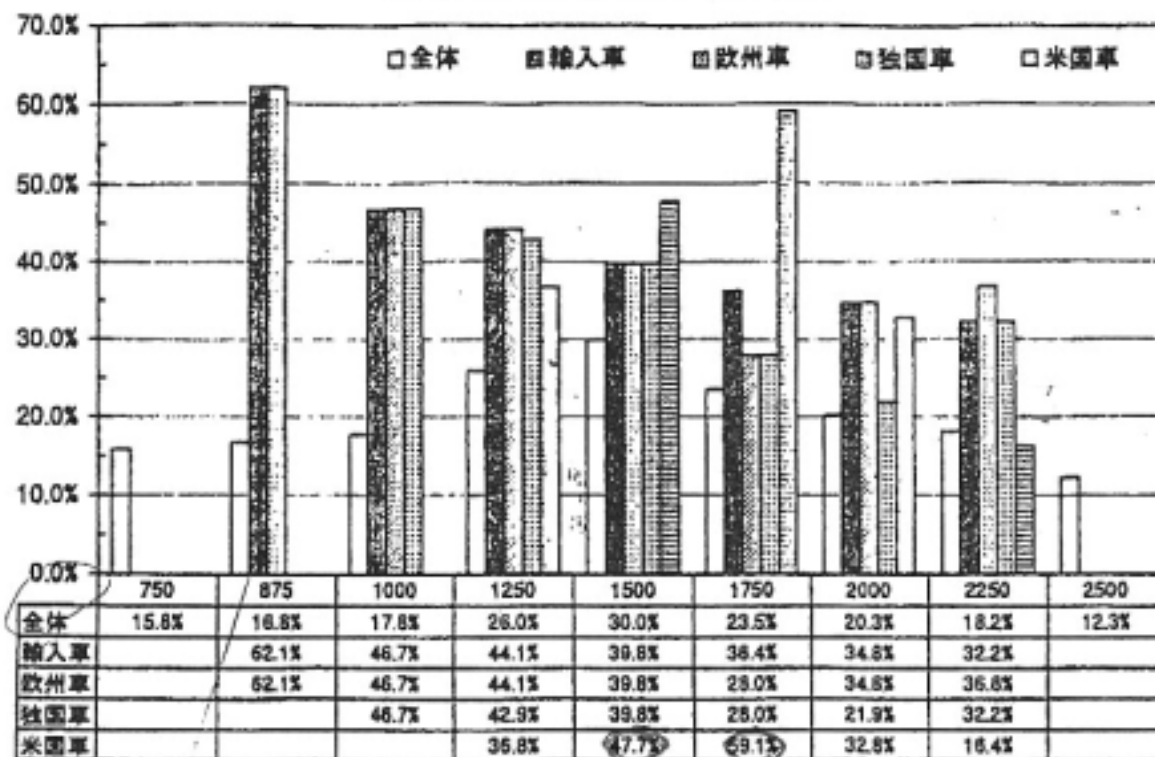
- 内外差別を懸念
- 90%の輸入自動車が「3ウェイト」に属する。ここでのトップランナーは日本車。
- その他のカテゴリーの向上率は低い。
独断的で過度に指示的、厳しい、輸入車に不均衡な負担を負わせる。
- 目的が不必要な国際貿易の障壁を作り出すもの
TBT2.5条によって話し合いを求める。
- TBT2.9.4条に従いコメントに関して話し合いを持つことを要求

区分別の日本市場投入比率

区分別の日本市場投入比率(97年度: %)

IW	750	875	1000	1250	1500	1750	2000	2250	2500
米国	0	0	0	5	16	37	37	5	0
欧州	0	5	2	32	37	18	4	2	0
日本	6	15	15	22	25	12	3	1	0

区分別の各地域毎の向上率(%)



(コメント)1750kgの米国の向上率は突出している点に注目。

〔EC意見書〕

- 88%の輸入自動車が「3ウェイト」に属する。
その他のカテゴリーの向上率は低い。
輸入車への考慮が払われていない。
 - TBT2.9.4に従いコメントに関して話し合いを持つことを要求
-

区分別の日本市場投入比率

区分別の日本市場投入比率

区分別各地域ごとの向上率

欧州者の投入比率

現行規制と97年度の各社の実勢値の比較

TBT協定

- 環境保護のための規制がそうした規制を実施しなかった場合に生ずるであろうリスクを考慮に入れた上で、「不必要に」貿易制限的かどうか。
 - トップランナー方式を導入しない場合のリスク
 - 温暖化の進行（他国でも運輸・民生部門での温室効果ガスの伸びが高い→施策が必要）
-

中央政府機関に関するTBT 協定第 2.1 条(抜粋)

- 2.1 加盟国は、強制規格に関し、いずれの加盟国の領域から輸入される産品についても、同種の国内原産のおよび他のいずれかの国を原産地とする産品に与えられる待遇よりも不利でない待遇を与えることを確保する。
-

中央政府機関に関するTBT 協定第 2.1 条(抜粋)

- 2.2 加盟国は、国際貿易に対する不必要な障害をもたらすことを目的としてまたはこれらをもたらす結果となるように強制規格が立案され、制定されまたは適用されないことを確保する。このため、強制規格は、正当な目的が達成できないことによって生ずる危険性を考慮した上で、正当な目的の達成のために必要である以上に貿易制限的であってはならない。正当な目的とは、とくに、国家の安全保障の必要、詐欺的な行為の防止及び人の健康若しくは安全の保護、動物若しくは植物の生命若しくは健康の保護または環境の保全をいう。当該危険性を評価するに当たり、考慮される関連事項には、特に入手することができる科学上及び技術上の情報、関係する生産工程関連技術または製品の意図された最終用途を含む。

日本の対応

- 区分ごとに向上率に差異が生ずるのは、各区分における投入可能な要素技術の違いがあり、また、見込まれるために生じているもの。
- 各区分において、最大限の努力を求めるという意味では厳しさは同等である。
- 等価慣性重量区分で1250,1750,2250kgについては、今までの改正案では区分を排出ガス試験区分に分けていたため、新しく区分を設けることになった。
- 現行省エネ法では、傾向的に輸入車の方が達成状況が芳しくない。

1250,1750,2250kgについて

区分別の日本市場投入比率(97年度:%)

IW	750	875	1000	1250	1500	1750	2000	2250	2500
米国	0	0	0	5	16	37	37	5	0
欧州	0	5	2	32	37	18	4	2	0
日本	6	15	15	22	25	12	3	1	0

現行基準値とトップランナー基準値との比較(ガソリン乗用車)

等価慣性重量 区分	現行基準値 a	TR基準値 b	a→b 向上率(%)	米国車の投入 比率(%)	a→b 向上率(%)	欧州車の投入 比率(%)
750	19.2	21.2	10.4%	0%	10.4%	0%
875	18.2	18.8	3.3%	0%	3.3%	5%
1000	16.3	17.9	9.8%	0%	9.8%	2%
1250	12.1	16	32.2%	2%	32.2%	33%
1500		13	7.4%	17%	7.4%	37%
1750	19.1	10.5	15.4%	38%	15.4%	18%
2000		8.9	-2.2%	38%	-2.2%	4%
2250	5.8	7.8	34.5%	5%	34.5%	2%
2500		6.4	10.3%	0%	10.3%	0%

(注)TR基準値:トップランナー方式の考え方に基づく基準値

省エネ法の達成状況

現行規制と97年度の各社の実勢値の比較(日本市場、乗用車)

区分	2001年基準値	トヨタ	日産	ホンダ	三菱自	マツダ	スズキ	富士重	ダイハツ	いすゞ	フォード	クライスラー	ヤナセ
750	19.2			18.7	18.8	18.4	19.2	20.0	19.0				
875	18.2	21.0	18.5	17.0	17.1	19.6	17.7	18.6	18.9				
1000	16.3	16.5	14.9	17.3	14.8	15.9	15.3	14.0	16.1				
1250//1500	12.1	12.2	11.8	11.9	14.2	12.1	12.2	11.2	12.2		8.8	12.1	11.7
1750//2000	9.1	8.6	8.2	9.9	10.3	8.4				7.6	7.3	6.3	6.5
2250	5.8	6.4	6.8		8.3					7.4	6.7		6.7

(資料)各社からの報告データに基づき通産省にて作成。

区分	2001年基準値	ベンツ	ボルボ	ワーゲン	ジャガー
750	19.2				
875	18.2				
1000	16.3			13.2	
1250//1500	12.1	9.5	9.0	11.2	
1750//2000	9.1	8.5	8.0	10.2	6.6
2250	5.8	5.8			

(参考)

基準値設定に当たってベースとなっているデータの年度

現行基準値：1990年度

トップランナー基準値：1997年度

トップランナー方式結論

- 結局どうだったTBT協定上での判決

トップランナーに関してはパネルが設置されず、
話し合いによって解決した

省エネ法の罰則

省エネ法19条、21条、28条に記載

- トップランナー基準を達成していないメーカーに対し、性能の向上を図るべき旨の勧告
 - 従わなかった場合、公表
 - 勧告に係る措置を命令
 - 違反したメーカーに対しては100万円以下の罰金
-



トップランナー方式 とカフェ規制

相違点

相違点

- CAFÉ規制: ガット3条を根拠
- トップランナー方式: TBT協定を根拠

何に差があるか？

- CAFÉ規制: メーカーごとの燃費平均の絶対値
 - トップランナー方式: 重量別基準
 - トップランナー方式の場合、たとえば輸入車が燃費の良くない大型高級車に特化していても、そのクラスで所定の燃費基準を達成すればよい。
-

10車種セグメントとその特徴

	主な特徴	タイプイメージ
G1	4～5人で使え、高級感があり、仕事・商用にも使えるオーソドックスな、落ち着いた感じの車。	高級セダン
G2	高級感があり、安全性の高い、オーソドックスな落ち着いた感じの車で、高速性能やスタイルもよく、トランクルームの大きい車。	高級外車
G3	多用途に使え、オフロードで使いやすく、家族揃った外出に適した車。 着座位置は高く、荷室が広く積載量が多く、荷室の使い勝手がよく、レジャーイメージが強い。	SUV
G4	高速走行性能がよく、スタイルのよい車で、1～3人でドライブを楽しめるスポーティ感のある車。街中走行でも使いやすく、都会的な洗練されたイメージが強い。	スポーツセダン
G5	家族揃った外出に適した、室内全体のゆとりある車。 6人以上で使え、多様なシートアレンジが楽しめ、後席のゆったり感がある。荷室の使い勝手もよい。	ミニバンタイプ(ラージ&ミディアム)
G6	G5との共通性が多い。G5比べ、着座位置の高さや頭上のゆとり、4～5人、1～3人で使い、コンパクトで、街中走行で使いやすいイメージが強いが、反面スタイル、高速走行性能、ボディータイプの安全性等の高級感が弱い。	ミニバンタイプ(コンパクト)
G7	買物・用足しに適し、小回り・取り回ししやすい実用的なセダンタイプ車。全体的にみると特に特徴はない。	コンパクトカー
G8	買物・用足しに適した実用的なセダンタイプ車という点で、G7との共通性を示す。G7より1ランク上のサイズのイメージ。しかし、全体的にみると特に特徴はない。	スタンダードカー
G9	買物・用足しに適した、小回り・取り回ししやすいというイメージが強い。街中走行や通勤・通学に適した、1～3人で使う、実用本位の車というイメージの明確な車。	タウンカー
G10	従来なかったスタイルの車というイメージが強い、コンパクトなタウンカー。	ニュー・モードカー

どちらが温暖化対策として優れているか

- **CAFÉ規制**: メーカーごとの燃費平均の絶対値
各重量区分にまんべんなく生産する必要がある
- **トップランナー方式**: 重量別基準
重量別なため、一般的に燃費の悪い大型車だけを
生産していてもOK！
大型車が流行っている場合、大型車の消費を抑える
ことができない。

よって**Café規制**が優れているだろう

日本の場合

- 重量税で重量ごとに税金を定めている(重くなればなるほど、税金は高い)
 - 重量税などで、大型車の消費を抑えようとしているのではないか？
 - トップランナー方式だけでは大型車の消費を抑えることができないが、重量税のような経済的手法とのポリシーミックスで解決できる。
-

温暖化対策のために

温暖化対策のため、基準年を早めることはできないか？

- 日本自動車メーカーは比較的温暖化対策では進んでいる。

ex) カリフォルニア規制

カリフォルニア規制

- カリフォルニア州は2006年までに各メーカーが州内で販売する自動車の10%を無公害車にするよう義務付ける。

- 日本自動車メーカーは優位に立っている。

Ex) 本田技研・日産自動車の開発した車はすでに無公害車の認定を受けている。

- GM、フォード、ダイムラークライスラーは日本企業に比べると、遅れをとっている。

Ex) GMは「規制はメーカーに技術的難題と過剰な負担を強いている」と法廷闘争を求めている。

TR基準の強化

- 日本企業が、TR基準の達成を既に行っているからといって、基準を強化すると・・・EUやアメリカからの反発が必ずくるだろう



なんかしらのポリシーミックス
