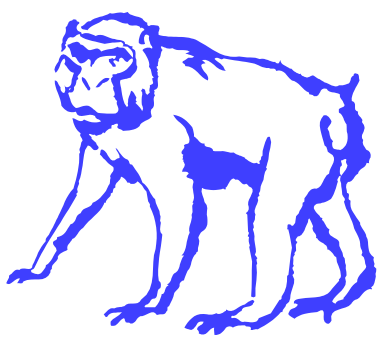


United States ~ Tax on Automobiles ~

後藤 悠太
宮里 麻衣子



賀正



旧年中は大変お世話になりました。
今年もよろしくお願ひします。

平成十六年 一月七日

後藤

悠太

宮里

麻衣子

発表の流れ

- はじめに
- 奢侈税
- 高燃費車税
- CAFE規制
- まとめ

はじめに

- 近年環境保護を目的とした国内対策と輸入品と国産品を差別しないことの兼ね合いというものが問題になってきている
- 今回の3つの税に関しては特にGATT3条が争点となっている

はじめに

- 第3条2項(要約)

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内国課徴金を直接及び間接課されることはない。

また前述に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課してはならない

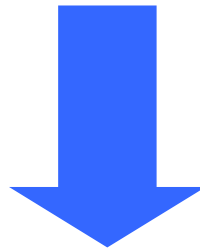
はじめに

- 4項

他の締約国に輸入されものは、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。

はじめに

- 締約国は内外差別の原則に優先して、国内の健康、安全、国内資源の保全を行うことが出来る。



GATT第20条によって定められている

はじめに

- GATT第20条g項(要約)

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又は消費に対する制限と関連して実施される場合に限る。

[back to GGT](#)

発表の流れ

- はじめに
- 奢侈税
- 高燃費車税
- CAFE規制
- まとめ

奢侈税

What is the Luxury Tax?

一定価格(\$30,000)を超える自動車に対し、当該価格を超過する分の10%を小売税として課すもの。

つまり、高級車に課税。

GATT3条2項に違反する！ by EC

奢侈税

ECの主張のウラガワ。

- USにおけるEC車の販売シェアは3.3%
- にも拘らず、奢侈税に占める割合は...

約70% !

奢侈税

ECの主張

- \$30,000以上の自動車も、それ未満の自動車も「**同種の産品**」
- \$30,000という金額設定が客観的基準に基づいていない。
- この税はEC車をターゲットにしている。

奢侈税

USの主張

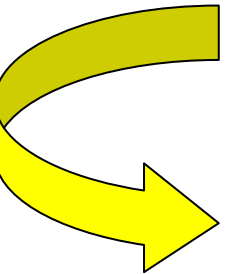
- \$ 30.000以上の自動車が「同種の産品」かどうかは“国内生産に保護を与えるように” \$30.000という基準が設定されているか否かで決まる。

奢侈税

パネルの判断

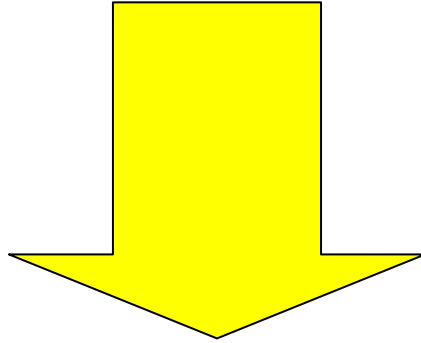
- 目的・効果アプローチを採用 [jump](#)

理由：3条1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。



国内生産保護目的を持った内外差別のみを禁止、と解釈。

奢侈税



\$30,000以上の自動車だけに課税したことが国内生産保護目的を持っていたかどうかを判断。

奢侈税

- 贅沢品から徴税するという目的から、
\$30.000という基準は妥当。
- 国産車・輸入車共に課税するため、国内生産
保護の効果があるとは言えない。

奢侈税はGATT3条に違反しない。

発表の流れ

- はじめに
- 奢侈税
- 高燃費車税
- CAFE規制
- まとめ

高燃費車税

- What is the Gas Guzzler Tax?

一定の燃費基準(22.5mpg)を下回る自動車に一定額の課税をするもの。

GATT3条2項に違反する！

by EC

高燃費車税

当時の状況。

- US国産車の内、75%が22.5mpg以下。
- 市場シェア4%のEC車からの税が73.3%を占める。

高燃費車税

ECの主張

- 自動車は全て**同種の産品**
燃費によって区別できない。
- 化石燃料保護の効果が薄い。
- 燃費計算上、輸入車は差別を受ける。
- **軽トラ類**は課税対象外。

高燃費車税

USの主張

- 客観的基準に基づく限り、いかなる産品間で区別しても3条2項には違反しない。
- たとえ3条に違反しても**有限天然資源である化石燃料保護が目的。**
GATT20条のg項、例外規定で正当化される。

[jump](#)

高燃費車税

パネルの判断

- 目的・効果アプローチを採用

理由：3条1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。



奢侈税同様、国内生産保護目的の内外差別のみを禁止と解釈。

高燃費車税

- 課税目的：**化石燃料保護**のため、消費者に**燃費のよい自動車を選ぶインセンティブ**を与える。

基準値を達成することは外国車にも可能。

また、ほとんどの国産車が基準をクリアしていない。

高燃費車税

課税対象外について。

- 非課税の目的: **軽トラなど商用車**は技術的に高燃費 例外措置。

課税対象外の自動車には国産車も外国産車もある。

高燃費車税

- 以上、目的・効果アプローチにより、
- 高燃費車税は**国内生産に保護を与える目的ではなく、**そのような効果もない。

高燃費車税はGATT3条に違反しない！

発表の流れ

- GATT第3条
- 奢侈税
- 高燃費車税
- CAFE規制
- まとめ

CAFE規制

- CAFE規制とは

各メーカーがモデル単位で測定した燃費を販売台数の加重平均で調和して国産車と輸入車に区別して算出する。27.5mpgを規制値として設定した。

基準値を下回る場合は、ペナルティとして0.1

マイル下回るごとに

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

CAFE規制

- 国産車と輸入車の基準

メーカーが輸入業者をかねている場合は国産車と輸入車を別々に扱わなければならない

米国及びカナダ産の部品を75%以上使わなければならない国産車としてみなされない。

CAFE規制

- 米国 Big 3

基準値を達成して無い車もあったが罰金は払っていない。



その理由は…

燃費の良い小型車をたくさん輸入しており、燃費の悪いアメリカ車は75%以下にして輸入車とし、このような燃費の良い小型車と合わせる事により罰金を逃れていた。

CAFE規制

- ECメーカー

1982年から1992年のCAFEの罰金の総額
約2億6300万\$の内、99.99%がECから
輸入された車である。



ECは3条2項に違反するとして提訴をし、
パネルが設置された。

CAFE規制

EC
3条2項に違反する！

VS

US
3条4項である！



CAFE規制は3条2項か4項か？



CAFE規制は3条に違反するかどうか？

CAFE規制

ECの主張

CAFE規制はGATT第3条2項の“内国税その他の内国課徴金”に相当する。



CAFE規制の罰金の方法は税と同等である。もし、これが税でないならば締約国は税金を年度末にまとめて罰金とし課す事により容易に第3条2項を免れることが出来る。

CAFÉ規制

- USの主張

GATT3条4項の“法令および要件”である。



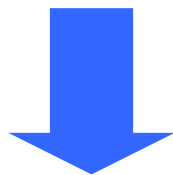
CAFÉ規制による罰金は所得税として控除することが出来ない。

特定の車や消費者に課すわけではないので内国税とは言えない。

CAFE規制

- パネルの判断

まずGATT3条2項、あるいは4項どちらを適用するかを決めた。



CAFE規制は**3条4項を適用する**。一定の義務を課し、遵守しないものに罰を課すので、“内国税その他の内国課徴金”とは言えない。よって3条4項を適用する。

CAFE規制

- ECの主張

平均燃費の計算において、国産車と輸入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、輸入車を差別するものであり、また抜け道もある。

CAFE規制

- USの主張

別々の集団として計算することは差別にはならない。

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ため差別にはならない。

仮に3条に違反するも20条(g)により正当化される。

CAFE規制

- パネルの判断

CAFE規制は

国産車と輸入車が別々に計算される

どの生産者・輸入者によって取り扱われるかの2点で決まる。

したがって、この2点がGATT3条に違反しているかどうかを検証する！

CAFE規制

- パネルの判断・・・ について

大型の国産車



基準値をクリアーする

燃費の良い国産車の取り扱いを増やす

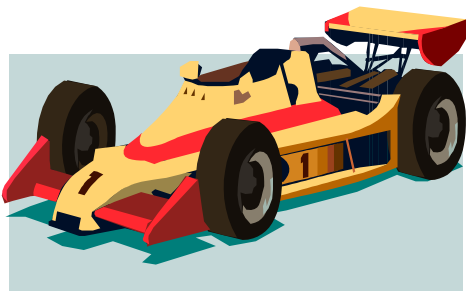


燃費の良い輸入車は不利になる為に
GATT3条4項に違反する

CAFE規制

- パネルの判断・・・ について

大型の輸入車



基準値をクリアー
出来ない

燃費の良い国産車の取り扱いを増やす

大型の輸入車は平均できないので大型の
国産車より不利になり、GATT3条4項に違反する

CAFE規制

- パネルの判断… について

A

Xmpgの車

Ympgの車

B

Xmpgの車

Zmpgの車

YがZより燃費が良い車とすると…



罰金の額: $A < B$

CAFÉ規制

パネルの判断… について

このような罰金の差はXmpgという車の商品自体の差異によるものではない！



GATT第3条では商品自体の差異に基づかない区別を認めない。

よって、CAFÉ規制は**第3条4項に違反する**

CAFE規制

- 20条(g)によって例外が認められるかについて検討する。

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ものであり、かつ国内生産・消費に対する制限と関連して採られる事

CAFE規制

- についてはガソリンの節約という政策は20条(g)によって認められる政策である
- については国産車と輸入車を分けて計算する点について、有限天燃資源保護の目的を持つとは言えずGATT20条(g)に違反する。



GATT20条(g)によって正当化できない

発表の流れ

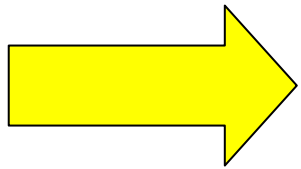
- GATT第3条
- 奢侈税
- 高燃費車税
- CAFE規制
- まとめ

まとめ

内容	パネル報告	判決
奢侈税	1994年9月30日	EC敗訴
高燃費車税	1994年9月30日	EC敗訴
CAFE規制	1994年9月30日	EC勝訴

まとめ

- パネルの採ったアプローチ方法の違いによって判断が変わる。
- 案件によって異なる判断基準が適用された。



今後、同様のケース発生の際の予測が不透明。

まとめ

- 直近のケースでは2段階アプローチが採用されている。

今後、同様のケース発生の際は

2段階アプローチ

が採られると考えるのが妥当だろう。

by 山口先生

目的・効果アプローチ

- 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を検証。
- GATT 3条に違反するか否かを定める。

2段階アプローチ

- 第1段階

問題となっている産品が「同種の産品」もしくは「直接競合・代替可能品」であるかを判断。

- 第2段階

条文に反するような措置がとられているかどうかを判断。

[Back](#)