

合同会議(2008年12月9日)での要請事項への回答

2009年2月19日

日本自動車輸入組合 (JAIA)

合同会議での要請事項	資料番号	資料の内容
(1) 環境負荷物質に関する海外自動車メーカーの回答書(質問内容を含む) [JAMA方式に合わせて報告出来ないかとの質問 (2008年7月11日合同会議) に対して]	a	海外自動車メーカーへの質問内容
	b	海外自動車メーカーからの回答 (前回口頭説明した内容の書面)
(2) EUにおける自動車処理コストについての説明 (欧州自動車工業会からのコメント)	c	12月9日ヒアリング時の欧州自動車工業会コメントの前提となる質問内容
	d	EUと日本の自動車リサイクルのコスト差に関する欧州自動車工業会からのコメント
(3) 輸入車のリサイクル料金設定に関するコスト構造の説明	e	輸入車のリサイクル料金について (ELV台数が少なく、1台あたりの社内ITシステム等の経費が高くなってしまいう構造について)

JAMA Report

Characteristics

- Target vehicles: New vehicle models launched in 18 months preceding the Council's meeting (In case of this year's report, new models launched during Jan~Dec 2007 + Jan~June 2008)
- Information provided by automakers: Compliance with JAMA target, average amount used (lead), etc.

Hazardous substance	JAMA target	Information to be provided (e.g. Automaker X)
Lead	185g/vehicle or less from 2006	<ul style="list-style-type: none"> - Average lead amount of X's new models for the reported period (Divide the sum of the lead amount contained in new models by the number of those new models) - Average lead amount by portion of a vehicle in which lead is contained (As above, divide the sum of the lead amounts contained in a specific component by the number of new models equipped with the component)
Mercury	Banned after 2005 Except use in: <ul style="list-style-type: none"> - LED display for navigation systems - combination meters - discharge headlamps - fluorescent lights in the vehicle compartment 	<ul style="list-style-type: none"> - Status of achievement (Supposed to be already achieved on all models) - If any of the exempted components has become mercury-free, describe the name of that component, and, whether the mercury-free component applies to all the new models or only some of them.
Cadmium	Banned after 2007	<ul style="list-style-type: none"> - Status of achievement (Has X achieved this on all new models as targeted?) - Remarks (alternative technology, etc)
Hexavalent chromium	Banned after 2008	<ul style="list-style-type: none"> - Number of models achieved - Models where target not met: reason for non-achievement, achievement schedule and applicable vehicle component - Remarks (alternative technology, etc)

JAIA Response to Request regarding Hazardous Substances Report
(Approved by ACEA, the US and Korean members of JAIA)

18 November 2008

JAIA Secretariat

JAIA wishes to report as follows the result of its enquiries of non-Japanese vehicle manufacturers concerning whether it would be possible to report the use of hazardous substances in imported vehicles using the same methodology as JAMA formula:

- ✓ The European ELV Directive banned the use from July 2003 of prescribed hazardous substances. There are only few exceptions for some parts listed in Annex II, for which a technical necessity exists. The necessity is reviewed regularly and the exceptions made more restrictive. Whereas the JAMA commitment is voluntary, the ELV Directive sets legally binding obligations. Thanks to compliance with the ELV Directive, it is said the use of hazardous substances by vehicles in Europe has declined by about 90 percent in a period between 2002 and 2008.
- ✓ Under the ELV Directive, European automobile manufacturers monitor compliance at the level of the individual component. There is no room for the concept of an average limit value in grams per vehicle. Therefore, the data management system to monitor the absolute values of hazardous substances at the level of the whole vehicle does not exist.
- ✓ The JAMA voluntary commitment sets an average per-vehicle target for the permissible use of hazardous substances by reference to the ELV Directive.
- ✓ JAIA confirms the compliance of vehicles imported from Europe, the US and Korea into Japan (new models and continuators) with the hazardous substance requirements of the ELV Directive. Foreign manufacturers would not see particular benefits of providing average data for imports as a whole, from the viewpoint of accelerating the reduction in the use of hazardous substances. It would be difficult to persuade them to additionally adopt a new data management system, which would be extremely burdensome, just to align with the formula used for the JAMA voluntary commitment.

2008.11.18 JAIA

環境負荷物質削減取組み状況報告に関する要望について

(JAIA 回答：ACEA/北米3社/Hyundai 承認済)

2008年11月18日
日本自動車輸入組合

海外自動車メーカーに、JAMA の方式で環境負荷物質使用に関する報告が可能であるか、打診した結果を報告致します。

- ・ 欧州 ELV 指令は、2003 年 7 月以降市場に投入される全ての車両について、対象となる環境負荷物質の使用を禁止しています。ELV 指令の Annex II に列挙されたごく一部の技術的に必要性の認められる部品のみ、例外的に適用除外としていますが、この必要性は数年毎に見直され、例外処置はより限定的なものになってきています。JAMA のコミットメントが自主取組みの位置づけであるのに対し、ELV 指令は法的義務を課すものです。この ELV 指令遵守の結果、欧州における自動車への環境負荷物質の使用は、2002 年から 2008 年の間に 90%削減されたと言われていています。
- ・ この ELV 指令のもと、欧州自動車メーカーは、個々の構成部品単位で規制への適合をモニターしています。そこには台当たりの使用量上限という概念の余地はなく、従って車両全体という単位で環境負荷物質の絶対量をモニターするためのデータ管理システムは存在しません。
- ・ JAMA はその自主取組みにおいて、この ELV 指令を参考に、平均で 1 台当たりに許容される環境負荷物質使用量の目標値を定めておられます。
- ・ JAIA は、日本に輸入される米国、欧州および韓国製の自動車（新型車・継続生産車）が、欧州 ELV 指令の環境負荷物質要求に合致しているかを確認しております。これに代えて JAMA 方式、すなわち輸入車全体の平均値データを示すことについて、海外自動車メーカーは、環境負荷物質の使用削減を促進するという観点からも、特にベネフィットが認められないと考えています。JAMA の自主取組みに使われている様式と足並みを揃えるためだけに、大変な負荷となり得る新たなデータ管理の仕組みを追加的に構築することの合理性を説明し、海外自動車メーカーの納得を得ることは難しいと判断します。

以上

2008.11.18 JAIA

自動車製造業者等に対するヒアリング項目等について（案）

1. 第3回ヒアリングについて

(1) 日時・場所

平成20年12月9日（火） 13:00～15:30
三田共用会議所 講堂（東京都港区三田2-1-8）

(2) ヒアリング対象

製造業者：社団法人日本自動車工業会（80分）
輸入業者：日本自動車輸入組合（40分）

2. 第3回ヒアリング項目について

(1) 製造業者

① 法令上の義務を適切に履行しているか

- ・ 長期間の使用に耐える自動車の製造の状況
- ・ 減量化・リサイクルを容易に行うことができる自動車の製造の状況
- ・ 関連事業者に対する、自動車の製造、使用部品、原材料に関する情報の提供状況
- ・ 3品目の引取・再資源化の実施状況
- ・ 使用済自動車の再資源化等に要する費用の低減に係る取組状況
- ・ リサイクル料金の設定のあり方
- ・ 指定引取場所の配置状況
- ・ 製造業者における自動車リサイクルの位置づけ 等

② 役割分担の在り方

- ・ ①の義務履行においての問題点
- ・ 他の責務者の役割分担についての意見

③ 3Rの推進状況について

- ・ 自動車の修理・整備に必要な部品の情報の整備業者、解体業者等への提供の状況
- ・ 製造業者等による部品リユースの取組状況
- ・ 3品目以外の物品の3Rに係る取組状況
- ・ その他制度をサポートするための取組状況 等

④ 将来の自動車リサイクル制度のあるべき姿

- ・ 制度施行による効果と影響
- ・ 制度検討時には想定されなかった新たな課題の発生状況
- ・ 他国での自動車リサイクルに係る取組状況
- ・ 短期、中長期的な将来の自動車リサイクル制度の在り方 等

(2) 輸入業者

製造業者に対する項目について、本国製造業者との情報共有や法規制の違いに伴う課題等の観点からヒアリング。

【参考】2009年12月9日 JAIA説明資料抜粋

5. 海外メーカーから見た日本の制度（欧州自工会からのコメント）

ELVへのアプローチにおいて、日本とEUとの間には根本的な2つの違いがあります。

- EUでは、メーカー・インポーターはいうなれば「最後のリサイクル実施者」であり、その責任は、原則として、市場原理に従ったリサイクルが実施できないELVに限られます。
- EUでは、再構築を通じて、効率的かつコスト効果の高いリサイクル制度の出現を促しました。他方、日本の制度では、既存のリサイクル・ネットワークの活用を前提としています。

日本の制度では、自動車ユーザーによる預託金の支払いとメーカー・インポーターによるリサイクルを確実にするため、全車両の販売から最終処分までを追跡できる、複雑かつ高コストのインフラが必要です。

そのインフラの構築と維持には、メーカー・インポーターによる多額の費用負担を要し、それは特に小規模インポーターに大きく押し掛かっています。

このようなインフラを必要としないEUの制度は、ELVリサイクルにかかる社会コストを削減できるものとなっています。

欧州メーカーは、リサイクル法の義務履行に関わるインポーターの費用負担を軽減するJAIAの提案を支持します。

ACEA Statement for Joint Council Hearing on 19 February, 2009

ACEA is grateful for the opportunity to amplify the comments on the Japanese recycling system delivered by JAIA on its behalf at the hearing of the Joint Council on 9 December, 2008.

The ACEA statement was intended to highlight the differences in approach to the recycling of ELVs between Japan and the EU. Any recycling system must balance the administrative cost of obtaining accurate data against the environmental benefit of reducing inaccuracies to a minimum. The political authorities in Japan and the EU have reached different conclusions as to where the balance of advantage lies. ACEA does not seek to challenge the basis on which the Japanese ELV law has been constructed. That is a decision for Japan. But in its statement, it sought to point out that an alternative approach is possible. The cost of the infrastructure needed to operate the Japanese system is well known. The cost of setting up that system and of its operation represents the principal difference between the cost of recycling in Japan and the EU.

To summarise, in the EU, the vehicle owner is not required to pay a recycling fee. Instead, the appropriate disposal and recycling of ELVs are guaranteed through the commercial transactions between the participants in the recycling system. By contrast, in Japan, the vehicle owner must bear the cost of recycling. The vehicle owner covers the cost of the treatment and recycling of the three prescribed items for which the vehicle manufacturer etc is responsible. Furthermore, the vehicle owner must pay an administration fee to cover the cost of the maintenance of the IT infrastructure, to which the vehicle manufacturer etc also contributes. ACEA does not object to the Japanese system, but it does consider that, at present, the Japanese system generates substantial costs which have no counterpart in the EU recycling system.

Just as METI and JAMA do not publish data on the cost of recycling in Japan, so neither the European Commission nor ACEA collects aggregate data on the cost of recycling in the EU. As the 2008 JAMA mission to Europe discovered, the free take back provisions of the EU ELV Directive are working well. The low number of vehicles which have been returned to ACEA members for recycling suggests that in the EU the recycling of ELV's continues to operate effectively according to market principles. National and local authorities continuously check to ensure that recycling businesses meet the legal environmental requirements.

EU Member States, in accordance with Commission Decision 2005/293/EC, which prescribed "detailed rules on the monitoring of the reuse/recovery and reuse/recycling targets set out in Directive 2000/53/EC" began in 2008 to report progress in achieving the recycling quotas. Although some Member States have not achieved the recycling and recovery targets in the first monitoring period, ACEA is confident that the targets will be met in the near future. There remain however some differences in the way in which data is collected and consolidated by Member States. Since the EU Directive requires Member States to collect the data on recycling rates, ACEA is not in a position to provide this information. ACEA suggests that it would be more appropriate for the Council to obtain this information through diplomatic channels.

2009年2月19日 合同審議会ヒアリング ACEA ステートメント

2008年12月9日に開かれました合同審議会のヒアリングにおいて、JAIAを通じ、日本のリサイクル制度に関してコメントさせていただきましたこと、ACEAとして大変感謝しております。

ACEA ステートメントは、ELVリサイクルに対する日・EU間の異なるアプローチを強調すべく作成されたものでした。どのようなリサイクル制度でも、正確なデータを得るための運営コストと、誤りを最小限に抑えることによる環境保全上の利点とのバランスを保つ必要があります。この利点のバランスがどこにあるかについて、日・EUの行政当局の間で異なる結論が出されました。ACEAとして、日本のELV関連法の根拠に異議を唱えるものではありません。それは日本が判断するものです。ただし、そのステートメントにおいて、ACEAは、別のアプローチを取ることができる点を指摘しております。日本のシステムを運営するに当たり必要となるインフラのコストについてはよく知られております。そのシステムを構築するコストとその運営コストこそが、日・EU間のリサイクル費用に関する主要な違いとなっております。

要約すると、EUの自動車所有者はリサイクル費用を支払う必要がありません。代わりに、リサイクル制度に参加する企業間の商業取引を通じて、ELVの適切な処理と再資源化が保証されています。一方、日本では、自動車所有者はリサイクルの費用を負担しなければなりません。自動車所有者は、自動車メーカー等が責任を負う指定3品目の処理及び再資源化費用を負担します。さらに、自動車所有者は、自動車メーカー等が一部費用負担しているITインフラの維持費をまかなうための運営費も支払わなければなりません。ACEAとして日本の制度に異論を唱えるものではありませんが、現時点で、日本のシステムでは多額の費用が発生している一方、それに相当するものはEUのリサイクル制度には存在しないと考えております。日本のリサイクルコストについて、METIあるいはJAMAがデータを公表していないのと同様に、欧州委員会あるいはACEAのいずれも、EUのリサイクルコストに関する総計データの収集は行っておりません。2008年の対欧州JAMAミッションにおいて見出されたとおり、EU ELV指令の無償引取規定は大変うまく機能しております。リサイクルのためにACEAメンバー企業が引き取った車両の数が少ないということは、EUのELVリサイクルは引き続き市場原理に従い効果的に機能していることを示唆するものです。各国・地域当局は、リサイクル業者が法定環境要件を満たしているかについて、継続的に確認しております。

EU加盟国は、「指令2000/53/ECに規定された再利用・回収及び再利用・再資源化ターゲットのモニタリングに関する詳細な規則」を規定した『委員会決議2005/293/EC』に従い、2008年、リサイクル割当(リサイクル率)の達成状況に関する報告を開始しました。モニタリングの初期においてはリサイクル及び回収目標を達成できていない加盟国が一部見られるものの、ACEAはリサイクル目標が近い将来達成されると確信しております。ただし、依然として、各加盟国がデータを収集及び集約する方法については、いくつかの違いが見られます。EU指令ではリサイクル率の達成状況は各国が報告することを求められているため、ACEAは当該情報を提供する立場にはありません。審議会が外交チャネルを通じて当該情報入手いただくほうが適切かと思われまます。

【追加説明】 輸入車のリサイクル料金について

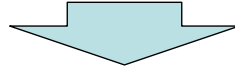
e

2009.12.9 産構審・中環審合同会議 JAIA説明資料より

3. 輸入車の特徴

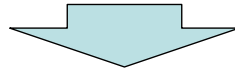
2) 輸入車のリサイクル料金は国産車と比べて高く設定せざるを得ない状況

理由: ・ELV台数が少なく、1台あたりの社内ITシステム等の経費が高くなってしま
・エアバッグ類の装備個数が多い



2009.12.9 産構審・中環審合同会議 議事要旨より

コスト構造についてはもう少しきちとした説明資料をいただきたい。リサイクル料金は、結局、エアバッグ・ASR等の処理費となっており、中古車輸出により固定費が多少高くなることは理解できるが、意味が分かりにくい部分があるので、追加の説明資料をお願いしたい。



「・ELV台数が少なく、1台あたりの社内ITシステム等の経費が高くなってしま
う」構造について、追加説明致します。

1. リサイクル料金の内訳

リサイクル料金には、3物品処理費用(直接費用)の他、メーカー・インポーター社内の経費(ITシステム関連費用等)が含まれている。

リサイクル料金	ASR料金		エアバッグ類 料金	フロン類料金
リサイクル費用 内訳の例	ASR処理費用	メーカー・ インポーター 自社経費	エアバッグ類 処理費用	フロン類 処理費用

- ・リサイクル業務用 ITシステム構築費用
- ・リサイクル業務用 ITシステム維持・運用費用
- ・リサイクル業務担当者の人件費

自社経費をどの品目に計上するか(ASR料金を計上、全3物品料金を均等に計上など)は各メーカー・インポーター毎の判断。上記は一例。

2. リサイクル料金に計上する自社経費の設定例

- 1) 自社経費をリサイクル料金に計上する際の基本的な考え方
= 中長期的に収支均衡を目指す。

例えば10年(ELV車齢)での収支均衡とした例で説明

自り法第34条第2項 ... 料金は、特定再資源化等物品の再資源化等に必要な行為を能率的に実施した場合における適正な原価を上回るものでなく、かつ、当該適正な原価に著しく不足しないものでなければならない。

2) 自社経費の計算例

費目		10年間の総額
リサイクル業務用ITシステム構築費用(初期費用)	1.5億円	1.5億円
リサイクル業務用ITシステム維持・運用費用	2000万円/年	2億円
リサイクル業務担当者の人件費	700万円/年	7000万円
計		4億2000万円

例えば、10年間で4.2億円の自社経費がかかるとして、リサイクル料金を計算

注; 各社の自社経費、計算年数は会社によって異なります。上記費用と一致していることを示すものではありません

3. リサイクル料金の計算例

自社経費総額を10年間の想定ELV台数で割り、
ELV1台当たりの金額を算出し、リサイクル料金に計上。

計算パターン例	リサイクル料金1台当たりの自社経費額
年間 30万台 のELVで計算した場合	4.2億円 ÷ 300万台 = 140円/台
年間 1.5万台 のELVで計算した場合	4.2億円 ÷ 15万台 = 2,800円/台

ELV台数が少ない

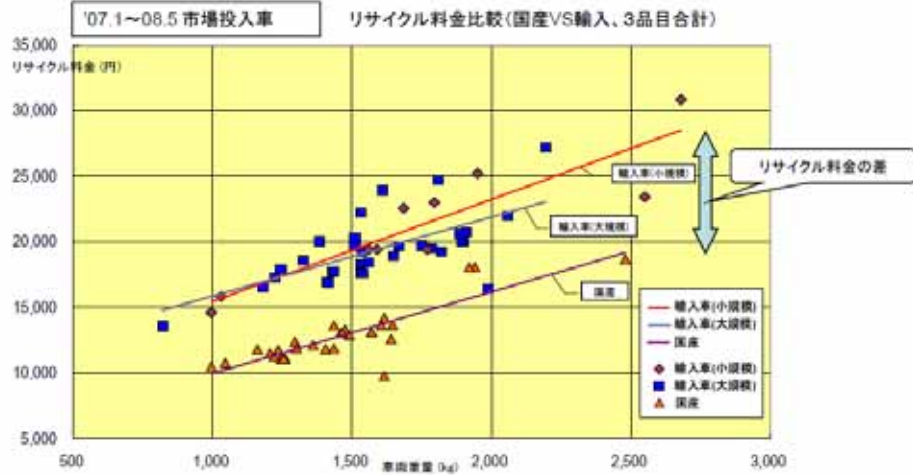
リサイクル料金1台当たりの自社経費が高くなる
リサイクル料金が高くなる。

注記; 上記は、ELV台数による影響を模式化したものです。各社の自社経費・ELV台数は会社によって異なります。上記費用と一致していることを示すものではありません

3. 輸入車の特徴

2) 輸入車のリサイクル料金は国産車と比べて高く設定せざるを得ない状況

- 理由: ・ELV台数が少なく、1台あたりの社内ITシステム等の経費が高くなってしまふ
- ・エアバッグ類の装備個数が多い



出典: 各社リサイクル料金及び車両諸元簿