

## 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)<br>[ JAMA方式に合わせて報告出来ないかとの質問<br>(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<br>(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<br>(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<br>(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) |

## 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"> <li>- Average lead amount of X's new models for the reported period<br/>(Divide the sum of the lead amount contained in new models by the number of those new models)</li> <li>- Average lead amount by portion of a vehicle in which lead is contained<br/>(As above, divide the sum of the lead amounts contained in a specific component by the number of new models equipped with the component)</li> </ul> |
| Mercury             | Banned after 2005<br><br>Except use in: <ul style="list-style-type: none"> <li>- LED display for navigation systems</li> <li>- combination meters</li> <li>- discharge headlamps</li> <li>- fluorescent lights in the vehicle compartment</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Status of achievement (Supposed to be already achieved on all models)</li> <li>- 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.</li> </ul>   |
| Cadmium             | Banned after 2007  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Status of achievement (Has X achieved this on all new models as targeted?)</li> <li>- Remarks (alternative technology, etc)</li> </ul>  |
| Hexavalent chromium | Banned after 2008  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Number of models achieved</li> <li>- Models where target not met: reason for non-achievement, achievement schedule and applicable vehicle component</li> <li>- Remarks (alternative technology, etc)</li> </ul>   |

**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 に列挙されたと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り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 はその自主取り組みにおいて、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 の自主取り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