

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

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 JAJA 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います。

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を入手いただくほうが適切かと思われます。