

日・EU規制改革対話

補足要望



2003年3月4日

E Uの規制改革に関する日本側（補足）提案及びコメント

目 次	
（分野）	（ページ）
1．滞在・労働許可.....	1
2．運転免許.....	2
3．商法・商慣行・競争.....	3
4．基準・認証.....	5
5．観光.....	10
6．海運・造船.....	11
7．金融サービス.....	12
8．自動車.....	14
9．雇用.....	15
10．貿易・関税.....	20
11．情報・知的所有権.....	22
12．医薬品.....	23
13．建設.....	25
14．環境.....	26
別添：税制.....	27

注1：本補足要望リストは、昨年11月に我が方より提出した日本側要望リストに基づき、昨年11月以降の進展を踏まえた修正及び新たに寄せられた要望等を追加した上で取りまとめたものであり、優先要望リスト（13分野39項目）と併せて我が方要望の全体をなすものである。本補足要望リストは14分野45項目であり、その内、新規要望は11項目である。

なお、新たな追加要望項目については、 印を付した。

1 . 滞在・労働許可

(1) ポルトガルにおける滞在・労働許可取得等の改善

ポルトガルにおいては、滞在・労働査証及び許可の発行・更新に要する期間にばらつきがあり、短期間で発行されるケースもある一方で、家族の滞在査証の取得に1年半かかったケースも報告されている。については、手続を迅速化するとともに、標準処理期間の公表を含む手続の明確化を要望する。また、労働許可の更新申請期間が短く（失効の1週間前から受付）、出張等の障害となっているところ、右期間の拡大を要望する。

(2) ドイツにおけるワーキング・ホリデー制度の改善

日独ワーキング・ホリデー制度の下でドイツに1年間滞在する日本人青年には、90日間の就労制限がある。本年4月のドイツ回答によれば、90日間の就労制限は現行のドイツ国内法令上の制約によるものとのことであり、右説明を理解するが、同制度の下で我が国に滞在するドイツ人青年には就労制限はなく、また、ドイツにおける90日間の就労制限は、滞在期間の1年間に鑑みれば、ワーキング・ホリデー・メーカーとして過ごす者にとって、そのための資金を賄う上で、就労への機会を十分与えるものではなく、望ましいものではないと考えており、就労期間制限の撤廃を求めたい。

(3) オランダにおける労働許可

労働許可を取得する際、日本人に関しては専門性、大卒、必要性等の記載が要求され、2001年8月のオランダ側回答によれば5週間程度で取得できるとのことであるが、実際の取得期間は最低3ヶ月を要している。労働許可取得手続きの簡素化及び取得期間の短縮を要望する。

2. 運転免許

ベルギーにおける国際運転免許証の発行

ベルギーは、ジュネーブ条約とウィーン条約の双方に加盟しているが、ウィーン条約に基づいてのみ国際運転免許証を発行している。我が国はウィーン条約に未加盟であるため、ベルギー在住の邦人が一時帰国する際に、日本国内で運転できない事態が生じている。我が国は、免許証切替時の我が国免許証の即時返却、及び、暫定的措置として簡易交換制度を優先要望として提出しているが、右措置が実現しない段階では、次善の策として、ベルギーにおいてジュネーブ条約に基づく国際免許証の取得が可能となれば、在留邦人が現在経験している不便は軽減され则认为する。ついては、ベルギーにおいて、ジュネーブ条約に基づく国際運転免許証の発行が可能となるよう国内手続を採られるよう引き続き要望する。

3 . 商法・商慣行・競争

(1) スペイン・フランス・イタリアにおける累積処理 (過小資本規制)

EUにおいて、累積損失が資本金の50%を超えた場合に株主総会を開催して解決を図ることを求める旨の指令(71/91/EEC)が存在し、一部のEU加盟国においては会社解散や減資を選択せざるを得ない場合がある。この指令は、ベンチャー企業等少額資本金で新規事業を始める場合等において事業の障害になる可能性が高い。2001年8月のEU側回答では50%という数値の見直しの変更は困難である由だったが、かかる制度が米国や日本に存在しないことを踏まえ、再度検討を求める。西、仏、伊から個別の回答が出ておらず、その理由と回答を求めたい。

(2) スペインにおける債権・債務制度の不備 (商取引法)

商取引における債権・債務の法的制度が不十分であるため、支払い不履行がごく当たり前の風潮が依然残っており、紛争解決の裁判も長期間を要する。また、支払いの遅延に対する制裁が甘い。例えば、手形の不渡りが日常的に発生しているが、不渡りを繰り返しても、後で支払えば銀行取引停止等にはならない。法改正による債権・債務の商取引法制度の整備・確立及び支払い期日の厳守、支払い遅延に対するコスト負担等のルールの徹底、制度又は銀行による制裁の実施を図るよう引き続き要請する。

また、欧州側回答によれば支払い遅延に関するEU指令が2002年8月に発効したと承知するが、当該指令に基づいて西国内において具体的にいかなる法整備がなされたのか、情報提供を求める。

(3) オーストリアにおける商法上の申請手続の簡素化

商法上の申請手続(定款等の変更)において、親会社役員のサイン証明が必要となっている。例えば、決算日等の商業登記簿の法定記載内容を変更する場合、本社の役員が在日オーストリア大使館に赴きサイン証明を取得しなければならず、手続が煩雑である。ついては、外資系子会社の場合、親会社役員からの委任を受ける形で現地において登記申請手続の大部分が完結できるように手続の簡素化を

要望する。

2001年8月のEU側回答によれば、商業登記は裁判所が使用するため、不正に改ざんされることのないよう手続を厳しくしている由だったが、サイン証明がなくても本人確認は可能であるので、少なくともサイン証明が不要となるよう制度の改善を望む。

(4) ドイツにおける会社定款変更の際の手続

ドイツにおいては、有限会社の会社定款変更の際、ドイツ公証人又は在外ドイツ領事官の認証、若しくは日本公証人の認証にアポスティーユ添付のいずれかの方法による必要がある。株主が法人である場合、当該株主企業の代表取締役が資格証明を付して署名を行う必要があり、日本で認証を受ける場合には、その資格証明についてもアポスティーユ添付が求められる。法人株主の場合に、定款変更のたびに代表取締役が公証人の面前での自署とアポスティーユ添付を求められるのは煩雑であり、手続の簡素化を要望する。

4 . 基準・認証

(1) E U市場における工作機械の検査体制

複数の E U加盟国では、機械安全指令の導入（1989/392/EEC）以後に市場に流通した工作機械についても、CEマークを貼付していないものが流通している旨報告されている。現在のところ、このような違法な機械を取り締まるための、E U全域で統一された措置は存在しておらず、いくつかの加盟国においては、関係当局が毎年調査を実施し、CEマークのない機械に対し販売禁止や回収措置をとっているものの、十分な調査が行われていない加盟国も多い。

については、域内における安全水準の向上に対する理解から、CEマーク制度を遵守している我が国及びその他諸外国の企業による努力を無駄にしないためにも、欧州委に対し、E U域内におけるCEマークの調査及び取り締まり措置を統一するための法令（規則、指令）を策定するよう我が国は要望しているが、本年4月のE U側回答において、この点についての言及はなく、本件についてのE U側の考え方を引き続き承知したい。

(2) ニューアプローチ指令

いわゆるニューアプローチ指令の下で、調和基準が頻繁に変更され、とくに企業が自己認証方式をとった場合には、頻繁に適合性再評価が必要となっている。技術革新のスピード及び安全性の要求に鑑み、基準の変更はある程度は止むを得ないことと考えるが、企業側に過度の負担となる事態は避けるべきである。昨年要望において、本件に関するE U側の考え方について説明を求めたが、回答が得られていないところ、引き続きE U側による説明を希望する。

(3) 中東欧と欧州の適合性評価協定

中東欧と欧州の適合性評価協定(P E C A)の早期締結を要望する。また中東欧諸国の中には、E U指令に加えて別途の国家法令の適用を求める国があり、コストアップ要因となっている。2001年8月のE U側回答によれば、P E C Aの早期締結は政治的問題であり、また、欧州委は未だ完全な主権国である加盟候補

国と第三国との関係に介入する権限も利益も有さないとのことであるが、近い将来の中東欧諸国のE U加盟を前提とすれば、加盟候補国はE U域内と同様の制度をできるだけ早く採用する、或いはP E C Aに誠実に準拠することが重要である。ついては、当該協定の締結にあたっては、同地域においてもE U指令がE U諸国と同一の解釈、法体系で適用されるようE Uより中東欧諸国に対し働きかけることを引き続き要望する。

(4) イタリアのテレビ輸入における追加的規制

イタリアにおいては、Ministerial Decree 26/03/1992により、E U域外で生産されたテレビの輸入に際し、域内で流通しているものも含め、C Eマークとは別に規格認証を得ることが義務づけられており、右規格認証を得るためには回路図の製品への同梱等が必要とされている。また、右規格認証を得るための手続に時間がかかっている。テレビ受像器等の製品に対する技術要件は、E U指令73/23/EEC及びE U指令89/336/EECで定められており、当該要件を満たしていれば域内市場において自由に流通が認められる上で十分と思われるところ、追加的規制の撤廃を要望する。

(5) ヘッドホン・ステレオの音圧規制の統一

現在、フランス及びベルギーにおいて、ヘッドホン・ステレオの音圧に対する規制が検討されているが、両国で異なる規制値が導入されようとしている。

欧州委は98年6月の回答において、貿易の障害となる場合でも加盟国は消費者の健康と安全を保護するために必要な規制を行えるとして、フランス、ベルギー両国の規制導入を正当化しようとしている。しかし我が国が問題視しているのは、E U域内で異なる規制基準を導入することによって域内統一市場のメリットが失われることである。2001年8月の回答によれば、ベルギーは新たな基準を導入する場合にはフランス及びE Uとの国際的な協調の下に行うこととしており、右姿勢を歓迎する。我が国としてはフランス及びベルギーで基準を調和させるか、もしくは規制値、試験方法、表示方法に関し、E U全体で統一した基準を定めることを引き続き要望するとともに、フランスの立場についても承知したい。

(6) E U域内における検査手続の改善

低電圧指令に基づく電子レンジに係る検査において、フランス当局の出荷停止措置が、その後E Uレベルでの再検査によって撤回されたにもかかわらず、当該品目を扱っている企業に対する公式な適合通知（出荷停止措置の撤回通知）が接していないため、取引再開にあたり支障をきたしている。

この例のように、E U域内の当局間の解釈の相違に伴う問題は、企業活動に大きな影響を与えるため、検査手続の慎重かつ迅速な運用を要望するとともに、検査結果や撤回の事実の公表並びに対象企業に対する書面での公式な通知を要望する。

5 . 観光

2002年9月のEU側回答には、関係国であるイタリア及びスペインからの回答が含まれておらず、欧州委員会より、「昨年提示された回答以上には付言するものはなく、また、観光ガイドについては、EC法で規制されていないため、本件に関する問題の解決は関係当事国に対して要望すべきである。」との回答がなされている。

しかしながら、本対話は、日・EU行動計画の重点部分であり、欧州委員会のみならず、加盟国も対象とした対話であるので、加盟各国または自治体レベルの規制に関する問題についても、当然のことながら本件対話の対象となるべきものである。ついては、引き続き、関係加盟国及び欧州委員会に対し、以下の各事項の解決に向けた検討を進めるよう求める。

(1) イタリア及びスペインにおける観光ガイドの国籍要件

イタリア及びスペインのガイド法によると、観光ガイドの資格取得はEU諸国（自国を含む）の国籍者のみに限定されている。EU側は、これらの国のガイド法の国籍要件はGATSに留保していると説明しているが、我が国旅行会社は、日本語を話すことができる案内人に加え、通常日本語を話すことができない現地ガイドを雇う必要があり、無駄な負担を強いられている。

(a) 2001年のスペイン政府回答によれば、観光ガイド規制については、基本的に各自治体に権限が委ねられているが、中央政府より各自治体に対し、日本人観光客受け入れ促進のための法改正を勧告する予定である旨述べられているところ、勧告の具体的内容及びその実施状況について説明を求める。

さらに、当面の要望として、現在は観光客の人数に関係なく強制されているガイドの同行について、9名以下の少人数の団体には適用除外とすることを要望する。

(b) イタリアについては、1999年8月31日の大統領令により、第三国国民のガイド業務を認める可能性が示されたと承知しているが、現在のところ、まだ日本国民は実際上資格を取得することができない状況が続いているので、その改善

を求めるとともに、本件の動向につき逐次情報提供を求めたい。

また、前回の我が方要望において要望したとおり、ガイドの資格取得手続及び条件に関する明確な説明を求める。

(2) イタリアにおける添乗員への現地ツアーリスト・ポリスの過剰捜査の緩和

我が国の海外旅行者は年間1780万人にのぼり、その多くはパック旅行を利用しているが、通常、パック旅行には通訳とは別に添乗員も同行している。イタリアにおいては、添乗員が集合時刻や集合場所の確認等の業務を行う際、現地の警察にガイド業務を行っているのではないかと誤解され、警察に連行された上拘束されるなどの過剰な捜査が行われており、添乗員の業務が妨害されている。

本件について、前回の我が方要望の中で、現地警察による過剰な捜査をとりやめるよう改善を要望していたところであるが、引き続き本件の改善を要望する。

(3) イタリアにおける添乗員ライセンス制度の改善

イタリアにおいては、旅行者の空港/ホテル間の送迎にあたり、ライセンスを保持した添乗員を同行させなければならない規定がある。しかし、イタリアにおいて添乗業務を行うためには、イタリア各州が実施する添乗員(クーリエ)試験を受験してライセンスを取得する必要があるが、各州が実施する試験は不定期かつ低頻度であり、また、日本人の受験が認められている州と認められていない州が存在する等、日本人によるライセンス取得が困難な状況にある。

本件については、前回の我が方要望の中で、同試験が定期的な実施され、全州において日本人が受験できるようにするか、或いは、空港からホテルまでの送迎行為については、添乗員ライセンス制度の規制対象外とすること、また、上述の要望が達成されるまでの措置として、添乗員ライセンス取得試験の今後の日程(場所、時間)、及び日本人の受験が認められる州と認められない州の一覧表の提出を要望していたが、引き続き本件の改善及び関連資料の提出を要望する。

(4) スペインにおける観光ガイド料金設定の透明性確保

2001年のスペイン政府からの回答によると、ガイド料金は、市場経済の原則に基づき、ガイド自身により設定されており、中央政府や自治体が介入することはできない旨の説明がなされているが、実際上は、ガイド協会が独占的に料金を設定し得る状況にあり、一部において料金を一方的に決定しているとの指摘がある。

本件については、前回の我が方要望の中で、観光ガイド料金設定の透明性を確保するため、明確な基準の提示、関係事業者との協議の場の設置、協議内容の文書による確認などの措置を要望していたが、引き続き本件の改善を要望する。

6 . 海運

(1) ドイツにおけるスラッジ 1 % ルール

ドイツにおいては、船舶は使用した燃料油量の 1 % 以上のスラッジ (燃料油中に含まれる残さ物 (ゴミ)) を発生させるという基準のもと、入港する外航船舶に対する立入検査において、スラッジが 1 % に満たない場合には、スラッジの船外排出の疑いがあるとして罰金を課すルールがある。

2001 年 5 月のドイツ政府回答によれば、スラッジ 1 % ルールは、スラッジの船外排出を発見する最適な方法であり、また、同ルールは柔軟に運用されており、スラッジを 1 % 未満にするような装置をつけている場合は適用除外となる旨の説明がなされているが、環境保全に配慮した本船設備、燃料油等の諸条件によっても、その発生率は異なるため、特別な装置をつけていない場合、スラッジが 1 % 以上発生するという基準には必ずしも合理性が認められない。

また、2002 年 9 月の EU 側回答の中では、欧州委員会より、本件はドイツの国内法制下の問題である旨の回答がなされているものの、同回答にはドイツ政府からの回答が含まれていない。ついては、ドイツ政府に対し、同ルールの撤廃若しくは合理的ルールへの見直しを引き続き要望するとともに、欧州委に対しては、我が国事業者への情報提供等を行うよう独政府への働きかけを求める。同時に、撤廃等が実現するまでの間、ルールの適用除外となる装置等の基準の明確化を引き続き要望する。

(2) 外航海運サービスに関する EU 競争法の適用除外規則の見直し

EU においては、EC 条約の中で、競争制限的な協定及び協調的行為の規制 (81 条)、市場支配的地位の濫用行為の規制 (82 条) について規定しているが、一定の条件のもと、特定の分野については同規制の適用除外を認めており、外航海運サービスも適用除外対象分野の一つとなっている (外航海運サービスの適用除外については規則 4056 / 86 にて規定)。

本件に関し、現在、外航海運サービスを、引き続き適用除外の対象分野とすることがどうかを含め、規則 4056 / 86 の見直しを開始されたと承知しているが、その作業計画等、進捗状況について説明を求める。

7. 金融サービス

(1) フランスにおける金融機関の代表者

フランスにおいては代表者2名のうち少なくとも1名、当該国言語に堪能であることが求められる。右規制は柔軟な人事政策の妨げとなるので、語学要件の緩和を要望する。2001年8月回答では、支店長がフランス語に堪能でなければ当局宛書類提出などを含む経営上の責務を果たすことができない、としているが、かかるコンプライアンスの確保は企業組織全体としてなされるものであって、必ずしも支店長個人の当該国語能力に依存するものではないと考える。類似の規制を課していたドイツも先般、同様の語学要件を緩和していることに加え、我が国においてもかかる要件は課していないとの相互性の観点からも、引き続き改善を要望する。

(2) 欧州中央銀行（ECB）に対するミニマム・リザーブ（最低準備金）の算出

現在、ミニマム・リザーブの算出根拠となるリザーブ・ベースの内、ユーロ・システム加入国からの資金調達は全額控除されているが、英国からの調達は控除対象外である。ロンドン銀行間市場は、欧州銀行間市場の中心となっており、ユーロ・エリア内に所在する邦銀は、主に、ロンドンから資金調達している。しかし、ロンドンから調達した資金は、現行規則の下では、ECBのミニマム・リザーブ額の計算対象であり、一定額の預託を行わなければならない、コスト高となっている。他方、ユーロエリア内に本店を持つ銀行はミニマム・リザーブ額の計算対象外となる自国内からの資金調達がメインであり、実質的に本拠地がユーロエリア内かユーロエリア外かでコスト面で格差が生じている。英国銀行間市場からの資金調達をECBにおけるミニマム・リザーブ額の計算における控除対象とするよう規則の改正を要望する。

(3) オーストリアのクレジットカード業務への新規参入

オーストリアにおいては、クレジットカード業務に新規参入する場合銀行免許の取得が義務づけられており、しかも取得のための基本的条件が厳しすぎる（資

本金7000万シリング以上)。他国には見られない規制であり、過度に国内業者を保護していると考えられるので、右規制の撤廃を要望する。

(4) スペインにおける株式移転時の名義書換義務

スペインでは、株式取引を決済する際、証券会社は証券取引所と証券集中保管機関を通じて、新しい保有者の名義を登録しなければならない。この為、取引の都度名義書換を実施せねばならず、手続が煩雑である。従って、名義書換の義務づけの廃止を要望する。

(5) スペインにおけるNominee名義登録システムの撤廃

スペインにおける株式の株主登録は取引所において取引された証券の受渡及び生産を行っているSociedad de Compensacion y Liquidacion de Valores(S.C.L.V) (証券振替決済機構)によって、当該受渡プロセス時に遂行される。この為株式の移動は売買を伴っている場合、または、当該株式のNomineeの登録名義が同一の場合のみ移動が可能である。

具体的には、日本国内のA証券会社にスペイン株式を保有している顧客Cが、他の国内証券会社であるB社に当該株式の保管替え(外国証券証券会社間の移管)を希望した場合において、現地における登録名義はA証券会社名義となっているためB証券会社名義に変更する必要があるが生じる。しかし前述したように名義の変更は売買の受渡プロセス時になされるため、A証券会社、若しくはB証券会社が現地ブローカーを通じて取引所においてクロス取引を行うことにより名義の変更を行う必要がある。このクロス取引に伴う現地手数料等の諸費用は、A・Bのうちどちらか一社の証券会社が負担するため、株式移管に伴う費用がかさむ場合がある。

従ってNominee名義登録システムを撤廃し、Nominee口座間の株式の移管についての簡素化を図ることを要望する。具体的には、

1. 登録名義は機構参加者の名義とし、実質株主については機構参加者が帳簿上管理する方法に切り替える、
2. 株式の登録名義変更につき、売買を伴わない手続を導入する。具体的には最終受益者に変更がないことを証する書類等を機構参加者に提出することにより名義変更を可能にする、等の処置が考えられる。

8 . 自動車

(1) UN / E C E / W P 2 9 (国連自動車基準調和世界フォーラム) における E C E 規則改正案又は新 E C E 規則案の採決に関する E C の迅速な意思決定

UN / E C E / W P 2 9 における「車両等の型式認定相互承認協定（58年協定）」に基づく E C E 規則案及び E C E 規則改正案の採択に際し、特別の反対理由がないにもかかわらず、EU 内での審議手続きが完了していないことによる採択の遅れが頻発している。「車両等の型式認定相互承認協定（58年協定）」には、欧州以外の国も多く加盟しており、もはや EU のみのための法規ではないことから、各専門分科会（GR）での承認後は、UN / E C E / W P 2 9 本会議において直ちに投票ができるよう、速やかに EU 内での審議を進めるよう要望する。

(2) 自動車流通規則

2002年7月に採択された、自動車流通に関する新規則について、消費者の自動車購入及びアフターサービスの選択に関し、新規則施行後の自由度の拡大状況をモニタリング調査し、その結果を公表するよう要望する。また、調査の結果、消費者に不利益な状況が生じていることが判明した場合には、新規則の更なる改善について検討することを求める。

(3) E C E 規則第 9 4 号及び第 9 5 号の採用

我が国は、E C E 規則第 9 4 号（オフセット前面衝突試験）について採択を検討中であり、規則第 9 5 号（側面衝突試験）については既に採択済であるが、E C は、現在のところ、E C E 規則第 9 4 号及び規則第 9 5 号を採択していないため、車両型式認証制度（W V T A）において、これらの規則に基づく認証を使用できない状況にある。

については、車両等の型式認定相互承認協定（58年協定）に基づく日EU間の相互承認の拡大を推進するため、E C が、これらの規則について早期に採択を行うとともに、車両型式認証制度（W V T A）においてこれらの規則を使用可能とするための E C 指令（70 / 156 / E E C）の改正を行うことを要望する。

9 . 雇用

(1) ルクセンブルクにおける雇用の問題

以下の (a) (b) については、2001年10月の補足要望に記載しているが、回答を得られていないので、引き続き指摘したい。

(a) ルクセンブルグにおける法定有給休暇日数の削減

ルクセンブルグでは企業側の給与負担を伴う有給休暇は国内法令及び銀行労使協定で44日程度と定められており、病欠の場合にも3ヶ月までは給与の100%支給を保証しなければならない。在ルクセンブルグ日系企業には小規模金融機関が多く、また従業員の総数も限定されていることから、本休暇制度の下では人繰りが極めて厳しい状況にあり、また、休暇中の従業員を補う人員を確保すると相当数の余剰スタッフを抱え込むことになる。99年4月の回答及び2000年4月の回答では、ルクセンブルグは同法は基本政策として変更することはないとのことであったが、本法が日本企業の業務運営に実際に不利益をもたらしており、ビジネス環境上のネガティブ要因となっていることを引き続き指摘したい。

(b) ルクセンブルグにおける解雇制度の弾力的な運用

同国労働法により、一旦正式採用した従業員を企業側の事情により解雇することは極めて難しい状況になっている。一般的な傾向として、優秀な従業員はより高い処遇を求めて相対的に短期間で退職する一方、能力の低い従業員は自ら退職することなく企業に残留している。企業の競争力を維持する観点からは良質な労働力を確保することは重要課題の一つであり、99年4月及び2000年4月の回答ではルクセンブルグは同法を変更することはないとのことであったが、現行制度の下ではフレキシブルな雇用を実施することは困難であり、本法が日本企業の業務運営に実際に不利益をもたらしており、ビジネス環境上のネガティブ要因となっているので同法の改正を求めたい。

(2) スペインにおける年間超過勤務時間

残業・休日に関する規制緩和要求に関し、これまでの回答によれば、年間超過勤務時間80時間は絶対的なものではなく、フレキシブルな運用が可能である旨の説明があった。しかし、いずれにせよ年間超過勤務時間の総枠80時間は固定されており、これを超える場合には必ず労働者に休暇を与える必要が生じるとの

実情があるため、このような規制が存在し続けると、企業として大幅な増産、販売の拡大に機敏に対応することは困難である。企業によってはその柔軟な生産対応を維持するため雇用・解雇を繰り返し、非効率的な経営を強いられているケースもある。この規制により西の生産立地国としての魅力も失いかねないことを懸念している。

については、年間超過勤務時間の総枠80時間の引き上げを可能とするような弾力規定を新規に設けることを引き続き要望する。

(3) ベルギーの雇用の問題

2001年10月の補足要望で取り上げた、以下(a)(i)、(c)、(d)並びに(e)については回答を得られていないので、引き続き要望する。

(a) ベルギーの解雇制度

(i) 能力不足による解雇は、会社都合による解雇と見なされ、3ヶ月以上の解雇予告期間が法的に必要とされている。ところが実際には、クレイスフォーミュラという慣行にて勤続年数、年収に応じて、場合によっては1年を超える予告期間もしくはその期間の賃金相当の解雇金支払いが必要となっている。これまで白より回答が得られていないところ、引き続き法律でない慣行が優先する不透明性の解消と、予告期間の上限を半年とすることを要望する。

(ii) ベルギーの従業員代表保護規定

従業員代表選挙の候補者は、当選者のみならず、代理要員、落選した候補者を含め、次回4年後の選挙まで、勤怠不良でも解雇できない。2002年4月の白回答によれば、本件制度は労働組合員及び労働組合員選挙立候補者への企業によるプレッシャーから保護することを目的としており、また法に従い、緊急の理由等により特定の状況下においては、保護対象職員の解雇手続きが始められることを確保しており、解雇できないということを意味していないとのことであった。しかし、これら保護対象職員の解雇にあたっては高額な補償を支払わざるを得ず、事実上難しくなっており、また、保身のために立候補するケースも散見されることである。したがって、代理要員及び落選した候補者は、一般従業員と同じ扱いとするよう保護規定を改善することを引き続き要望する。

(b) ベルギーの雇用制度

ベルギーの雇用制度は無期限契約を基本とし、特別な場合は2年を上限とする

期限付き契約を締結できる（プロジェクトや催し物の臨時職員等、正当な理由がある場合）と承知している。しかし、期限付き契約の更新が1～2回繰り返された後は無期限契約に移行することになっているため、中長期的な期限で社員を雇用することが困難となっている。ついては、企業が必要な期間を自由に決定できるように期限付き契約が可能となるように制度の改善を要望したい。

（c）ベルギーの給与制度

ベルギーにおいては、法律により個々の従業員の給与を引き下げることができない給与制度が義務づけられており、また賃上げ率の上限が決められているものの、毎年政府から、全従業員に対する定率の最低賃上げが義務づけられている。

2000年4月の回答は、法制による最低賃上げ義務の説明としては不十分であり、また、2001年10月の本件要望に対する回答を得ていないところ、個人レベルの賃金決定を個々の企業の意思決定に委ねられるよう引き続き要望する。

（d）ベルギーの労働時間制度

現在、ベルギーにおいては年間で、所定内労働時間を超過することが法的に制限されており、また超過時間に見合う代休を消化させる義務があるため、業務量の変動を残業で吸収することが出来ず、雇用で調整せざるを得ない。しかし、雇用を増やすと業務量減少時に余剰人員を抱え込むことになる。所定内労働時間に関する制限が、業務量の変動に対する迅速な対応の障害となっているため、所定内労働時間の拡大を要望する。

また、2000年1月より週勤務時間が1時間短縮（年間有給休暇6日増）される等、勤務時間が短縮される傾向にあるが、これ以上の勤務時間短縮（有給増）は投資活動上の障害となる可能性があることを引き続き指摘する。

（e）ベルギーにおける労働組合関係法令

法定の労使協議会により経営者側は、財務、事業業績等に関する情報提供を月例、四半期、年次で義務づけられている。年次報告については、原価計算方法、市場での位置づけ、リサーチ活動の内容といった項目まで、多数規定されており、日本側企業にとって負担が大きい。これまで白から回答が得られていないところ、決算情報、労働条件、従業員の雇用に影響する重要な組織変更のみに提供義務づけ項目を簡素化するとともに、会合頻度も各社の裁量に委ねられることを引き続き要望する。

(4) デンマークの人事に関する規制

以下については、2001年10月の要望に対する回答が得られていないところ、引き続き要望したい。

デンマークでは理事会メンバー (members of the board of directors) については少なくとも半数、執行役員 (members of the management board) については全員がデンマークに居住することになっている。親会社が国際的な事業展開をしている場合、その在デンマーク子会社は右について例外を受ける可能性があるが、その基準及び例外の内容については明らかにされておらず、登記時に決定される。このような規制は、人事面で子会社管理の自由度を妨げており、基準の明確化及び規制の緩和を要望する。

また、2001年8月の回答によれば、デンマークは、本件を含め会社法の内容を検証しているとのことであるが、今後のスケジュールと日本からの要望がこの作業にどのように考慮されているのか説明を求めたい。

(5) ドイツにおける雇用の問題

(a) 日曜・祭日就労の規制緩和

ドイツでは労働時間法第9条により、原則として休日の労働が禁止されており、休日に就労する場合は労働局の許可を得なければならない。本件規制により、突発的に休日労働の必要が生じた場合、その都度煩雑な許可手続きを行う必要があり、結果として許可を取得できないケースがあるほか、企業が繁忙期に顧客の要望に対応できず、他国との比較においてデメリットとなって新規設備投資が進まないとの問題が生じている。

したがって、休日就労の許可制度に関し、同許可を迅速に行う制度を整備すること、一定の条件により届出制の導入を検討する等によりこれを緩和することを要望する。

(b) 従業員保護制度の緩和

ドイツの解雇保護法により、労働者個人の業務能力 (仕事が不正確でミスが多い・遅い等) を理由として解雇を行うには、事前に警告 (Abmahnung) を行う必要があるほか労働協約により常に組合との協議が必要となっている。また、労働協約により仕事内容が拘束されており、これらの従業員保護制度により、社内の志気の低下や適材適所の労働力活用が困難になるなどの問題が生じている。

したがって、このような従業員保護制度の緩和を要望する。

(6) スウェーデンにおける雇用の問題

(a) 解雇時のラストイン・ファーストアウト (Last-in, First-out) ルール

スウェーデンに進出している日本企業は、中小規模の企業が多いため、雇用できる従業員数に制限がある。他方、近年のITなど先進技術の進展に対応するために、これら企業は、新たな技術を身につけた有能な人材を必要としているが、スウェーデンの法律で定められたラストイン・ファーストアウト・ルール（企業の人員削減に当たり、当該企業における職歴の長い従業員の方が、職歴の短い従業員よりもその職籍が保護されるルール。即ち、従業員を解雇するには、職歴の短い従業員から解雇していかなければならないとするルールのこと）により、新たな技術に対応できない人材の解雇が難しく、かつ従業員数全体を大きく増やせない事情にもより、有能な人材の確保ができない状況にある。このように、有能な人材の不足は企業活動の拡大にも支障が生じさせるため、日本企業の進出及び企業活動の拡大を妨げる一因となっており、本件ルールを早期に撤廃することを要望する。

(b) 自己啓発目的休職者についての制度改善

スウェーデンでは法律（いわゆる「勉強休暇法」(Studieledighetlagen): Employee's Right to Education Leave Act) 上、従業員が自己啓発目的で休職申請した場合、会社は無期限で本人の原籍を確保しておかねばならないことになっている。しかし、長期休職の場合、業務上支障が出るために後任者を採用せざるを得ないが、休職者が復職した場合、余剰人員が1名生じることになり、企業の人員計画・経営管理が難しくなってしまう。自己都合による休職期限は1年にするなど、期限限定を設けることを要望したい。

10. 貿易・関税

(1) 複写機用トナーの関税

EUにおいては、複写機用トナーパウダーに関し、カートリッジの形態であれば無関税とし、トナー薬品についても申請が認められれば関税が免除される措置が、域内情報技術分野の振興策の一つとして設けられている。しかしながら、関税の無税化申請は受理期間が1年から1年半と長く、また欧州に競合相手がいないという申請条件を証明することが難しいため、事実上適用は困難である。についてはEUの域内産業振興の観点からも、関税無税化のための申請処理期間の短縮及び証明の簡素化を引き続き要望する。

(2) AV家電製品の関税

WTO - ITAの枠組みの中で、IT関連製品については、EUにおいては関税が撤廃されているところであるが、他方、AV及び家電については、最高14%の関税率になっており、他の先進国（米：0～4.9%、日本：0%）と比較しても高い関税率となっている。これにより、AV・家電製品の輸出が大きい国が差別されており、AV・家電製品の価格競争力が弱められ、事業の利益性が損なわれることが懸念される。

また、最近では技術の進歩に伴い、AV機器や家電でも、ネットワークに接続できる製品が増えてきており、AV・家電とIT機器との境界がなくなりつつある。このことを踏まえ、我が国からはWTO・MA交渉において、デジタル家電をITA品目に付け加える提案をしており、また、デジタル家電以外の家電・AV製品についても更なるマーケット・アクセスの向上を図るべく、ゼロゼロ/ハーモナイゼーションの提案をしているところである。

これらの製品のマーケット・アクセス向上は、ITの普及・促進にも関与するものであるため、EU全体のAV・家電に対する高関税率について、早急な引き下げを要望する。

(3) 日本人駐在員がスペインへ引越を行う際の通関手続き簡素化

日本人駐在員がスペインへ引越を行う際、引越貨物を通関させるために日本の市町村が発行した「転出証明書（英訳）」が必要とされている。しかしながら、同時に西国内の居住許可証（又はその発給申請書）も必要とされているため、「転出証明書」を提示する必要はないと考えられる。2000年4月の欧州委回答によると必要書類に転出証明書は列挙されていないが、スペインの付加価値税に関する勅令1624/1992によると、転出証明書が必要とされている。については転出証明書の提示を廃止するよう引き続き要望する。

また、引越荷物の通関に当たりスペイン税関に対して居住許可証を提示することが求められ、居住許可証未発行の場合は担保金又は現地銀行の信用保証状をスペイン経済省CAJA GENERAL DE DEPOSITOへ納入し、その納入書を税関に持参することが求められるが、かかる担保金を不要とする、あるいは駐在員が所属する現地会社による保証状で足りることとする等手続きの簡素化を引き続き求める。

11. 情報・知的財産権

(1) ドイツの著作権法

ドイツの著作権法では、基本的に私的複製は著作権法の例外として合法化されているが、その対価として、「機器」（第54条、第54条a）及び「画像及び音を伝達する媒体」（第54条a）について補償金が賦課されることになっている。我が方前回指摘に対するドイツ側説明では、同条項に従い、パソコン及び周辺機器についても、2001年1月1日より、CPUにつき30ユーロの補償金が賦課される、「CDライター」につき12マルクの補償金が賦課されるが、コピー防止機能付「CDライター」については、補償金支払いの対象外となることにつきHewlett-Packard社と暫定合意に達したとされている。

パソコンは、著作権に関する対価支払いが必要となる「機械」及び「画像及び音を伝達する媒体」に含まれるとドイツ側は主張しているが、我が方としては、複写及び記録専用機とは位置付けられないパソコンに補償金を賦課することは不合理であると考えているところ、本制度の改善を引き続き要望する。

なお、Hewlett-Packard社と著作権協会との暫定合意につき、最終結果が明らかになり次第速やかに情報提供願いたい。また、右合意が他の企業に与える効果について説明願いたい。

(2) イタリアにおける特許登録制度

特許庁における特許・登録料の納付に関する確認が迅速に行われなため、特許権のステータスを把握するのに時間がかかり、特許権実施についてビジネス・チャンスを逸することがある。今回の欧州委回答によると、早ければ2002年末より新システムが稼働するとのことであるところ、早期の稼働開始を希望するとともに、今後の見通しにつき情報提供を要望する。

12. 医薬品

(1) 包装表示の規制の緩和

欧州医薬品審査庁（EMA）は、能書や外箱の表示に示すことができる会社名を極端に規制しており、基本的に許可取得者以外の会社の表示を認めていない。唯一の例外は、中央審査方式で許可を取得した場合にLocal Representative の記載が認められることだけである。従って、欧州にて共同販売を行っても、ラベルや外装の箱に共同販売会社の表示ができないため、表示上は共同販売であることが全くわからないということになっている。このような規制は、日本、米国いずれにもなく、日米では販売提携先、提携先、輸入元など虚偽でない限りさまざまな表示が可能である。

2002年9月のEU側書面回答では本件に係る回答が得られていないところ、包装表示の規制の緩和について引き続き要望するとともに、現在の検討状況について説明を求める。

(2) JP基準に拠る試験データの受入れ

我が国企業が受入試験のための試験を実施するに当たっては、JP基準（JP（日本薬局方）に収載されている試薬・試験法・化合物のモノグラフに係る基準）に拠る場合が多い。しかし、EUにおいては、JP基準に拠って得られた試験データに加え、さらにEP（欧州薬局方）基準あるいはUSP（米国薬局方）基準に拠った試験データを要求されるケースが増加しており、業務に支障が生じている。

2002年9月のEU側書面回答では本件に係る回答が得られていないところ、我が方は医薬品原料/製品の輸出入実務において、JP基準に拠った試験により得られたデータをEP基準あるいはUSP基準に拠って得られたものと同等に取扱うことについて引き続き要望するとともに、現在の検討状況について説明を求める。

(3) プラセボ（偽薬）を用いる比較臨床試験を求めるケースの明確化

2002年9月のEU側書面回答では本件に係る回答が得られていないところ、

我が方はどのような場合にプラセボを用いる比較試験を実施すべきかについて、法令（Council Directive75/318/EEC）の規定と、審査側（EMA/CPMP）による実際の指導との間で整合性を確保することについて引き続き求めるとともに、現在の検討状況について説明を求める。最新のヘルシンキ宣言の規定を勘案し、プラセボを用いる比較試験は、治療法が確立していない領域に係るケースにおいてのみ行い、その他のケースでは陽性対象薬を用いることが望ましいことを明確に規定すべきである。

（４）ドイツに治験薬を持ち込む際のGMP証明書要件の廃止

ドイツに治験薬を持ち込む際にはGMP証明書が要求されるが、米国等に輸出する際には不要であり、2002年9月のEU側書面回答では独より本件に係る回答が得られていないところ、我が方は本規制を廃止することについて引き続き求める。

13.建設

オフロード用内燃機関の排出ガス規制

現在、EU加盟国においては、オフロード用内燃機関の排出ガス規制（EU指令97/68/EC）に基づき、建設機械のエンジンから排出される排出ガスについて、出力レンジごとに基準値が設定されており、その基準値をクリアしたエンジンに対し認証が与えられていると承知している。

一方、我が国においても、出力レンジの分類及び各レンジごとの基準値ともEUのものと同じであるにもかかわらず、我が国で認証を受けたエンジンをEU加盟国に輸出した場合に、再度、同様の検査を受けることが義務付けられており、メーカーにとって重複作業や受検に係るコストが大きな負担となっている。

本件に関し、2002年3月、我が国産業界関係者と欧州委員会環境総局担当部署との間で協議が行われ、欧州委側より、日本の排出ガス対策及び規制方法は十分なレベルにあるので、今後、日本とEUの規制の調和の可能性につき検討するという旨の回答があったと聞いているが、その後の進捗状況及び今後の見通しについて説明を求める。

14.環境

オランダにおける難燃剤（FR720）規制について

オランダ政府は、2002年3月、臭素系難燃剤であるFR720 (CAS No.218 50-44-2)について経過措置なく、製造、輸入（FR720を含有する製品を含む）、使用、在庫、供給を禁止する規則(DGM/SAS/2002008114)を制定し、即時施行した。この規則には、科学的根拠の欠如やWTO協定抵触のおそれ等、様々な問題点が存在し、我が国ばかりでなく、欧州域内の貿易の阻害要因になるおそれがある。

については、当該規制措置の早期撤廃を要請する。

(別添)

税制

以下の事項については、他の日本政府の要望とは異なり、我が国民間企業より指摘のあった事項を紹介するものである。

総論：税制調和

EU各国における税制調和 (tax co-ordination) の中長期的見通しの確立を望む。ユーロ導入後、価格のハーモナイゼーションが徐々に進んでいるが、付加価値税 (VAT) を始めとする税制の調和が進まないと、メーカーが一方向的に価格引き下げ圧力を受けることになりかねない。また、真の意味での単一市場の完成という観点からも、税法上の定義規定や課税ベースの統一的解釈の実現を含め、税制調和 (tax co-ordination) の確実な進捗は不可欠と考える。

(1) ベネルクス三国の資本税の廃止

ベネルクス三国は会社設立や増資の際、資本税を課しており、投資の障害になっている。企業が投資しやすくなるよう、この制度は廃止すべきである。前回のEU側説明では、税率が1%未満であればEU指令に適合しているとのことだったが、インフラの整備度や英語が使用可能である等、ベネルクス三国のビジネス環境は良好と認識しており、右税制の廃止により更に投資先としての魅力が増すとの考えから引き続き要望する。

(2) EU各国の連結納税制度の調和と白における連結納税制度の導入

EUとして統一性のある連結納税制度の導入を要望する。ベルギーには連結納税制度、合算納税制度 (国内オペレーションの損益を通算できる) が存在しないため、早急な制度整備を要望する。

(3) 独における日本人派遣社員の給与の損金算入

独においては、日本の親会社から現地法人に出向中の日本人駐在員に対する給与の一部 (ローカルスタッフの給与を超える部分) について、独税務当局より、親会社への「隠れた配当」と見なされた上、法人税額計算上、損金算入否認され

たケースが見受けられる。

単に日本人駐在員の給与が現地職員より高いという理由により損金算入を否認することは不適當であり、企業に対して本措置の具体的な判断基準の説明を行って欲しい。

(4) 各国税制に関する情報提供

EU各国において予定される税制改革につき、各国毎の方向性とタイムテーブルを十分な時間的余裕を持って情報提供されることは、既存の日系企業はもとより、EUへの新規企業進出等においても有益と考えられるので、時宜を得た情報提供を引き続き要望する。

(5) デジタルコンテンツ等の電子商取引にかかる付加価値税(VAT)

電子商取引は、今後大いに発展が見込まれる分野であり、そのためには、可能な限り自由な取引環境の整備が必要である。この点、改正VAT指令(2002/38/EC)によれば、EU域外の事業者とEU域内の消費者との間でデジタル・コンテンツの売買が行われた場合、EU域外の事業者は、消費者の居住国によって異なった対応を行う必要がある。これは、EU域外の事業者にとって大きな負担であり、結果的に国境を越える電子商取引の発展を阻害する恐れが強い。

従って、同指令が電子商取引の発展を阻害することのないよう、各加盟国においては、事業者による消費者の居住国確認手続きの簡素化など、可能な限り事業者の負担を軽減することを念頭に、同指令の柔軟な運用を行うことを要望するとともに、各加盟国の国内法の内容を注視することとする。

(6) 自動車関連税制の調和

EU加盟国の中には、自動車の登録・保有等に高額の税金をかけている国があり、自動車の販売上大きな障害となるばかりでなく、EU内での自動車本体の価格調和の阻害要因となっている。

2002年9月、欧州委員会は、自動車登録税の段階的引き下げと将来的な廃止並びに自動車保有税制度の加盟国間調和を目的とした乗用車税制に関するコミュニケーションを発表したと承知している。については、今後、本コミュニケーションが着実に実施されていくことを要望するとともに、その進捗状況についての情報提供を求める。