

# 米韓FTA自動車分野合意概要

【関税譲許】(2011年2月10日交換公文A節に規定)

平成24年2月23日  
外務省

(1)乗用車:

- ・米国は、関税(2.5%)を発効後5年目に撤廃。
- ・韓国は、発効日に関税(8%)を4%に引き下げ、発効後5年目に撤廃。

※関税譲許における年数は、発効年の翌年の1月1日を2年目とし、以降同様に1月1日を起算点として算定する。

(2)その他自動車(電気自動車等):

- ・米国は、関税(2.5%)を4年間均等撤廃(関税引下げ回数5回)。
- ・韓国は、発効日に関税(8%)を4%に引き下げ、発効2年目から3年間均等撤廃(関税引下げ回数4回)し、双方発効5年目に完全撤廃。

(3)貨物自動車:

- ・米国は、現行関税(25%)を、発効8年目から2年間均等撤廃(関税引下げ回数3回)し、発効後10年目に完全撤廃。
- ・韓国は、関税(原則10%)を発効後即時撤廃。

【自動車関連韓国内税制の改定】(米韓FTA第2章12条に規定)(協定合意時税額は、ジェットロ「韓米FTAを読む」より引用)

1 特別消費税(Special Consumption Tax): 韓国は3段階の税制を2段階に改定。

(1)協定合意時の税率

排気量	800cc以下	800~2,000cc	2,000cc超
税率	免税	5%	10%

(2)協定発効後

排気量	1,000cc以下	1,001~2,000cc	2,000cc超
協定発効時税率	免税	5%以下	8%以下
協定発効後3年以内の改正	免税	5%以下 ※協定発効後2年間均等引下げ	

2 自動車税(Annual Vehicle Tax): 韓国は5段階の税制を3段階に改定。

車種	軽自動車	小型車		中型車	大型車
排気量	800cc以下	800cc~1,000cc	1,001cc~1,600cc	1,601cc~2,000cc	2,000cc超
協定合意時税額(1cc当たり)	80ウォン	100ウォン	140ウォン	200ウォン	220ウォン
協定発効後税額(1cc当たり)	80ウォン以下		140ウォン以下	200ウォン以下	

3 韓国は、排気量に基づく税制を新たに導入せず、また、車種別格差を拡大するような税制改定を行わない。

【原産地規則】(第6章2条及び同第6章付属書6-Aに規定)

自動車の原産地を判定する場合、域内原産割合を適用。域内原産割合の算定方式として、「積上げ方式」(build-up method)、「控除方式」(build-down method)、「純原価方式」(net cost method)のいずれかを選択。

(注)「積上げ方式」,「控除方式」は 韓国側が主張,「純原価方式」は米側が主張。

【自動車基準及び技術規制】(第9章7条に規定)

1 自動車標準

両国は、国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(WP.29)を含め、自動車の安全及び環境基準の調和に向けて相互に協力。

2 貿易の技術的障害(TBT)

両国はTBT協定第2条2項の規定の範囲において、自動車に関する強制規格について国際貿易に対する不必要な障害をもたらすことを目的として、又はもたらす結果となるように制定され又は適用されないことを確保。

【排出基準】

1 排出基準(第9章確認書簡に規定)

(1)韓国は、韓国での年間自動車販売台数が4,500台以下、4,501台から10,000台、又は10,000台を超えるメーカーの生産するガソリン車が、同確認書簡に規定(以下の表参照)するそれぞれの非メタン有機ガスの全車両平均排出基準を満たす場合には、韓国の排出車両基準(K-ULEV)を満たすものと扱う。

(2)韓国における非メタン有機ガスの全車両平均排出値を計算する際の算定方式について、韓国は米国カリフォルニア州で適用されている排出基準(カリフォルニアLEV II 規制)で用いられる算定方式を適用。

	2009年式	2010年式	2011年式
4,500台以下	0.075 g/ マイル ※	0.075 g/マイル ※	カリフォルニア州規制コードCal. Code Regs. tit. 13, § 1961(b)(1)(C)に規定される関連年式の非メタン有機ガス基準値を適用
4,501～10,000台	0.06 g/ マイル ※	0.06 g/マイル ※	カリフォルニア州規制コードCal. Code Regs. tit. 13, § 1961(b)(1)(D)に規定される関連年式の非メタン有機ガス基準値を適用
10,000台超	0.04 g/ マイル ※	≥0.038 g/マイル ※	カリフォルニア州規制コードCal. Code Regs. tit. 13, § 1961(b)(1)(A)に規定される関連年式の非メタン有機ガス基準値よりも厳しくない値を基準値として適用。

※ 単位は:1マイルあたりのNMOG排出量(グラム), (NMOG=非メタン有機ガス(Non-Methane Organic Gases))

## 2 新自動車燃費・温室効果排出ガス規制(2011年2月10日付合意議事録1に規定)

2010年9月に公表された韓国の新自動車燃費・温室効果排出ガス規制について、韓国は、韓国における2009年(暦年)の自動車販売台数が4,500台以下のメーカーが、韓国内で販売した自動車の平均燃費又は平均CO<sub>2</sub>排出レベルのどちらか一方が、規制により定められた目標基準値よりも19%緩和された基準値を満たしていれば、目標基準に適合しているとみなす旨を2012年から2015年を通して規定する。

### 【安全基準】(第9章確認書簡及び2011年2月10日付交換公文B節に規定)

#### 1 韓国自動車安全基準(KMVSS)

- (1)韓国は、韓国自動車安全基準に関し、新規則又は改正規則を導入する際、少なくとも公布後2年間は輸入車に対して同規則を適用しない。
- (2)韓国は、前年の韓国内での販売台数が25,000台以内のメーカーが生産し、米国から輸入された自動車が米国の安全基準(FMVSS)を遵守している場合、韓国自動車安全基準を遵守したものと認定。ただし、バス・トラック等商用車の一部は、韓国自動車安全基準を適用。

#### 2 新技術・新機能の導入に関する規定

両国は、科学的又は技術的情報に基づき、当該新技術又は新機能が健康、安全又は環境に危害を及ぼすことを証明できる場合を除き、保安基準がまだ整備されていない新技術又は新機能を搭載した自動車の市場投入を妨げ、もしくは不適切に遅らせてはならない。

### 【新規制等導入時の透明性】(2011年2月10日付交換公文C節及び2011年2月10日付合意議事録に規定)

- (1)両国は、TBT協定に言及される緊急時を除き、自動車のデザイン又は技術に大幅な変更を要求する技術規制もしくは適合性評価を導入する際は、公布から施行日まで少なくとも12か月以上の導入期間を設ける。
- (2)両国は、自国における自動車に影響する重要な規制に関し、定期的な事後履行見直しをそれぞれ実施。規制導入後、少なくとも10年以内に1回は実施(ただし、韓国は発効の2年後から)。

### 【自動車ワーキンググループ】(第9章付属書9-BIに規定)

両国代表(必要に応じて、専門家・利害関係者が参加)から成る自動車ワーキンググループを設置し、自動車関連の基準、技術規制、適合性評価手続きに関する策定、実施又は執行によって生じる問題の解決に向け協議。少なくとも年に1回は開催(通常、WP29又はその他の自動車規制に関する二国間又は多国間の会合に合わせて開催)。

**【セーフガード措置】**（米韓FTA第10章及び2011年2月10日付交換公文D節に規定）

乗用車及び貨物自動車に関して、本協定に規定される通常のセーフガード(SG)措置とは一部異なる以下の規定を適用。

項目	乗用車及び貨物自動車に関するSG措置	本協定に規定される通常のSG措置
SG措置期間(2年間)に係る延長期間	2年間	1年間
SG措置発動回数	無制限	同一製品に対する発動回数は一回までに制限
漸進的自由化義務 ※1	無し	有り
貿易自由化補償に係る 関税譲許停止措置 ※ 2	SG措置発動後2年間は行使不可	関税譲許停止措置の開始時期を制限する規定なし
SG措置の発動権利の存続期間	協定発効した日から関税撤廃後10年間 まで発動可能	協定発効後10年間(関税撤廃期間が10年 間を超える場合はその期間)まで発動可能

※1 通常のSG措置では、1年以上のSG措置期間が予期される場合、輸入国は一定期間での漸進的自由化を実施しなければならない。

※2 SG発動国は、SG発動後30日以内に被発動国に対し、貿易自由化補償に係る協議機会を提供しなければならない。同協議開始後30日以内に解決に至らない場合、被発動国はSG措置と同等の関税譲許を停止することができるが、乗用車及び貨物自動車に関するSG措置の場合、同関税譲許停止措置は、SG措置発動後2年間は行使不可。

**【紛争解決手続き】**（第22章及び付属書22-Aに規定）

1 自動車に関して、本協定に規定される通常の紛争処理規定とは一部異なる以下の規定を適用し、本協定に規定される通常の紛争解決手続きより所要時間を短縮。

2 パネルが、協定違反等により深刻な貿易障害が発生したと判定した場合、申立国は被申立国の乗用車に対して最恵国待遇(MFN)税率を超えない水準で関税率を引き上げる事ができる、いわゆる「snap-back」措置を規定。