

### 3．廃自動車

EU では、廃自動車のリサイクルに関する閣僚理事会と欧州議会の指令（2000/53/EC）によって廃車リサイクルが開始された。指令は、加盟国で個別に実施されている廃車リサイクル措置を調和させて、環境保全と省エネルギーに貢献するとともに、共同体内での競争上の不公平を回避することを考慮した。さらに、リサイクルに適した車両構造、廃車の引取規則、廃車処理施設の環境基準、リサイクル達成目標を加盟国間で統一することも目指している。

指令は、車両の最終所有者から車両を無償で引き取ることを原則とし（完全な無償引取は2007年7月1日から）、指令が要求する措置によって発生するコストはメーカー側によって負担される。さらに指令は、2003年7月1日から鉛と水銀、カドミウム、六価クロムは特別の用途以外で使用してならないと規定している。

リサイクル目標は、まず遅くとも2006年1月1日までに廃車の年間リサイクル率を平均重量比で85%（ただし、サーマルリサイクルを除く廃車の年間リサイクル率は平均重量比で最低80%）、次に遅くとも2015年1月1日までに廃車の年間リサイクル率を平均重量比で95%（ただし、サーマルリサイクルを除く廃車の年間リサイクル率は平均重量比で最低85%）とされた。

#### 3．1．EU 廃車リサイクル指令の国内法制化状況

##### 3．1．1．従来からの加盟国の状況

廃車のリサイクルに関する閣僚理事会と欧州議会の指令（2000/53/EC）は、2000年9月に成立し、加盟国は2002年4月21日までに指令を国内で法制化することを義務付けられた。しかし、規定期限までに法制化した加盟国はなかった。現在、従来からの加盟国15カ国はアイルランドを除き、国内法制化を終了し、EU委員会に国内法制化の終了を届出した。

しかしEU委員会は、フィンランドに対してはアーラント島に関する規制の情報不足、ドイツ、イタリア、ルクセンブルクに対しては法制化の不備から条約義務不履行訴訟手続きをすでに開始ないし開始することも検討している。またイギリスとフランスに対しても、EU委員会は法制化の遅れに懸念を表明している。

以下で、従来からの加盟国における法制化の状況とEU指令との内容の相違をまとめる。

##### 1) アイルランド：

廃棄物管理等に関する法規が2003年7月に成立して、廃車リサイクルに向けた法的基盤が整備された。製造者責任や処理業者の認証、廃車引取り、廃車処理基準など具体的な規則に関しては、2001年9月から政府と経済界が検討を開

始したものの、依然として調整中で、現在は自主規制の形で廃車のリサイクルを実施中。

ただ内容的には、現在までのところ EU 指令に準じた形となっている。

## 2) イギリス :

2003 年 11 月 3 日に施行 (No.2635/2003)。ただ一部の規制は、2005 年 3 月に施行した No.263/2005 で法制化。2007 年 1 から無償引取りを開始。規制内容は、EU 指令に準じる。

## 3) イタリア :

2003 年 7 月の命令で法制化 (同 8 月交付)。

最終ユーザが廃車を認証された引取り場所に引渡す。自動車メーカー毎に独自の実施システムを構築することを認め、政府側が実施システムの確立を支援するなど、EU 指令から一部逸脱している。

## 4) オーストリア :

まず 1992 年に自主規制で廃車リサイクルを開始し、2002 年の廃棄物管理法を基盤と下 2003 年 11 月の命令で法制化。現在実施中。

製造業者 / 輸入業者に対する負担強化、詳しい報告書の提出を義務化。実施システムは、ドイツのシステムに準じた形態。

無償引取りは、新車ないし中古車が購入される場合に限定される。

## 5) オランダ :

関連法規は 2002 年 7 月 1 日に施行。現在実施中。

EU 指令のリサイクル率達成期限を、リサイクル率 85%は 2003 年 1 月(2006 年)、リサイクル率 95%は 2007 年 1 月(2015 年)に前倒しした。

ARN(1993 年設置)など 5 つの組織が関与。新車購入者に最初の登録時に処理料金として拠出金を支払うこと義務付けることで、廃車の無償引取りを保証。

## 6) ギリシア :

関連命令 No.116 が 2004 年 3 月に成立し、同日施行した。

製造業者 / 輸入業者だけが引取りシステムを確立する。無償引取りはアテネ、テサロニキ、パトラ、ボロス、ヘラクリオンの 5 つの地域では 2006 年末まで、その他の地域では 2009 年末までに限定された。AMVH が 2004 年 6 月 17 日に共同実施システムとして承認された。

## 7) スウェーデン :

規制は、廃車法(1975 年)、製造者責任令(1998 年)に始まり、1998 年以前に登録された車両の無償引取り(2007 年 7 月 1 日から実施)に関する規則だけが成立していなかったが、このに関する規則も成立。EU 指令は法制化された。

自動車業界がすべての車両に対してリサイクル率の達成とその報告、無償引取り(1998 年 1 月 1 日以降登録された車両)に責任を負う。

廃車処理用の資金を調達するため、自動車メーカー / 輸入者が新車の登録毎に、廃車基金に処理料金を支払う。廃車の最終所有者には、廃車を引き渡せば、

プレミアムが支払われる。ただこの制度は、現在再検討中。

#### 8) スペイン :

EU 指令の内容のほとんどは、2002 年 12 月 20 日の命令 1383/2002 で法制化され、2003 年 1 月 23 日から実施中。廃車の引取り、処理を行う業者に対する技術・環境上の要求は工業規格の形で規制される。

廃車の無償引取は 2007 年 1 月 1 日から実施。

#### 9) デンマーク :

既存法規の改正も含めて、4 つの法規で法制化を実施した。しかし、そのうちのひとつが 2006 年末までの期間しかカバーしていない。

車の所有者は自賠責保険料に加えて、年間 60 デンマーククローネの拠出金を支払う。廃車の最終所有者が引取業者と条件を交渉して処理費用 (800-1000 デンマーククローネ) を支払うが、処理証明書を提示すると、補償金 (1750 デンマーククローネ) が給付される。

#### 10) ドイツ :

2002 年 7 月 1 日に廃車法、廃車令が施行。廃車の最終所有者が認可された引取業者に廃車を引き渡す。自動車メーカーと輸入者は、2002 年 7 月 1 日以前に登録された車の引取、処理資金を調達するため、引当金の形で貯蓄する。

ドイツの国内法規ではこれまで、廃車リサイクルの対象を自家用車と軽量有用車両だけに限定しており、この点などについて EU 委員会は条約不履行だとしてドイツを提訴していた。

ドイツはこれに対して、2005 年 12 月に廃車令の改正を閣議決定し、改正廃車令は 2006 年 1 月末に国会と通過した。それにより、3.5 トン超の特別用途を目的とした車両も廃車リサイクル規制の対象となった。これによって、特にキャンピングカーなどが規制対象に加わることになる。

またこれまでは、ドイツで登録された車両についてだけ無償引取を義務付けていたが、廃車令の改正によって、EU 域内で登録された車両も無償引取の対象となる。

#### 11) フィンランド :

2004 年秋に法制化が終了し、無償引取りは 2004 年 9 月 1 日から実施されている。

#### 12) フランス :

廃車リサイクルは、1993 年から自主規制ベースで実施。2003 年 8 月の命令 2003-727 で EU 指令の主な内容を法制化したが、その他 7 つの関連規則はまだ成立していない。

廃車の無償引取はシュレッダー業者にしか義務付けられていない。

#### 13) ベルギー :

2004 年に 2 回目の自主規制協定が成立。法制化は、フランドル、ワロン、ブリュッセル首都圏の 3 つの地域で個別に行われた。

無償引取りは、2006年1月から実施されている。

#### 14) ポルトガル :

2003年8月23日の法律196/2003で法制化され、翌日から実施。

新車購入時に廃車を引き渡せば、購入者に処理ボーナスが供与される。リサイクル処理コストは、販売業者の市場シェアで分配する。

#### 15) ルクセンブルク :

廃棄物法が2003年4月1日に成立し、その枠内で廃車リサイクルを実施。内容的にはEU指令に準じるが、自動車メーカーにモニタリング義務が課せられた。

### 3.1.2. 新加盟国の状況

新加盟国10カ国は、EUに加盟する2004年5月1日までに指令を法制化することが義務付けられていたが、現在までのところEU指令の法制化を完全に終了しているのは、キプロス、ハンガリー、ラトビア、リトアニアの5カ国である。

#### 1) エストニア :

年間約1万5000台(推定)の廃車が処理されている。

廃棄物法が廃車リサイクルの基盤になり、現在廃車法案について審議中である。無償引取の実施を予定している。

#### 2) キプロス :

年間登録抹消台数は、最大約1万5000台と推定される。

EU指令の法制化は指令に準じた形ですべて終了した。そのため、車両すべてに対して無償引取が実施されているが、廃車のリサイクル実績はゼロの状況である。

#### 3) スロバキア :

廃棄物法を改正する形で、EU指令を法制化し、約90%法制化を終了した。無償引取が実施され、半径50km以内に廃車引取場所があるように引取網が構築される。

#### 4) スロベニア :

2003年2月から関連法規が施行しているが、EU指令の80%しか法制化されていない状況である。

2002年7月1日以降に製造された車両が無償引取される。

#### 5) チェコ :

2003年4月から関連法規が施行しているが、EU指令附属書Iに関する規定が法制化されていない。

無償引取が実施され、半径50km以内に廃車引取場所があるように引取網が構築される。

#### 6) ハンガリー :

現在、年間約 22 万台の車両が登録抹消されている模様。

EU 指令の法規化を終了し、2004 年 9 月から関連法規が施行している。無償引取が実施され、半径 50km 以内に廃車引取場所があるように引取網が構築される。

7) ポーランド :

現在、年間約 8 万台がリサイクル処理されている模様。

2005 年 1 月に関連法規が施行したが、まだ 15 の命令が成立していない。無償引取はポーランド国内で 6 か月以上前に登録された車両に限定される。

半径 50km 以内に廃車引取場所があるように引取網が構築される。

8) マルタ :

情報なし。

9) ラトビア :

現在、年間約 2 万台がリサイクル処理されているものと推定される。

EU 指令の法制化は終了し、関連法規がすでに施行している。廃車の無償引取は 2004 年 10 月から実施されている。

10) リトアニア :

現在、年間約 5 万台がリサイクル処理されているものと推定される。

EU 指令の法制化は終了し、関連法規がすでに施行している。廃車の無償引取は 2004 年 5 月から実施されている。

3.2. 加盟国のリサイクル実施状況

2005 年 4 月の欧州自動車工業会 (ACEA) のレポートから、各加盟国における EU 指令に準じたリサイクルの実施状況を見ることにする。

以下の表は、EU 加盟国とノルウェーの 16 カ国における廃車リサイクル指令の実施状況をまとめている。

1) 前処理の実施状況 :

以下の表 3-1 は、EU 指令付属文書 I に準じた前処理の実施状況を示す。x 印は「実施」の意味である。

表 3-1 前処理の実施状況

国	バッテリー	タイヤ	点火装置等	危険物質	CFC	HFC	緩衝器	鉛	液体	備考
アイルランド	x (V)	x (V)								
イギリス	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
イタリア	x	x	x	x	x	x		x	x	(A)
オーストリア	x	x		x (5)	x	x			x	
オランダ	x	x	x (3)	x (3)	x	x		x	x	(9)
ギリシア	x	x		x					x	(A)
スウェーデン	x	x	x	x	x	x		x	x	

スペイン	x	x (3)	x	x	x	x	x	x	x	(A)(8)
デンマーク	x	x	x	x			x	x	x	
ドイツ	x	x	x	x	x	x	x (1)	x	x	(2)
フィンランド	(P)	(P)		x					(P)	
フランス	x (4)		x (4)		x(4)	x (4)			x (4)	(A)
ベルギー	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
ポルトガル (11)	x	x (6)	x	x	x	x			x	(A)
ルクセンブルク	x	x	x	x	x	x		x	x	(A)
ノルウェー	x	x	x	x	x	x			x (2)	

(出所：欧州自動車工業会)

表中の註：

(A)：EU 指令付属文書 I の実施を計画中

(P)：輸入業者が計画中

(V)：任意

(1)：液体が除去されていない場合だけ

(2)：EU 指令付属文書 I 全体

(3)：シュレッダー後に分離できない場合、2002 年 7 月 1 日以降実施

(4)：認証処理業者が任意で実施

(5)：すべての圧力容器（たとえば、消化器等）を含む

(6)：2003 年からリサイクルの義務化、焼却と埋立処分は禁止

(8)：石綿ブレーキを含む

(9)：ARN (Auto Recycling Nederland B.V.) リストによる

(11)：廃車引取り後 45 日以内に前処理を実施

## 2) 解体の実施状況：

以下の表 3-2 は、EU 指令付属文書 I に準じた解体の実施状況を示す。x 印は「実施」の意味である。

表 3-2 解体の実施状況

国	特定のプラスチック	ガラス
アイルランド		
イギリス	x (3)	x (3)
イタリア	(V)	(V)
オーストリア		
オランダ	x (3)	x (3)
ギリシア		x (A)
スウェーデン	x (10)	x
スペイン	x (3)	x (3)
デンマーク	x	x (3)
ドイツ	x	x
フィンランド		

フランス		
ベルギー	x (3)	x
ポルトガル	x	x
ルクセンブルク	(v)	x
ノルウェー	x (3)	x (3)

(出所：欧州自動車工業会)

表中の註：

(A)：EU 指令付属文書 I の実施を計画中

(V)：任意

(3)：シュレッダー後に分離できない場合、2002 年 7 月 1 日以降実施

(10)：2006 年 1 月 1 日から

### 3) 有害物資未使用の実施状況：

表 3-3 は、EU 指令第 4 条 2 項と付属文書 II に準じた鉛と水銀、カドミウム、六価クロムの未使用に関する実施状況を示す。

表 3-3 有害物資未使用の実施状況

国	実施済み	1：1 の実施	EU 指令との相違点、備考
アイルランド	いいえ		
イギリス	はい	はい	
イタリア	はい	はい	なし
オーストリア	はい	はい	2002 年 11 月 5 日公示。
オランダ	はい	いいえ	産。業界の見解と異なり、交換部品の免除を変更
ギリシア	いいえ		相違点なし。EU 指令に準じる。
スウェーデン	はい	いいえ	EU 域内で登録された自家用車は含まれていない。予備品については特別の記述なし。
スペイン	はい	はい	相違点なし。
デンマーク	はい(1)	はい	(1)2007 年までに実施。
ドイツ	はい	はい	2003 年 7 月 1 日以降販売される車両とその予備品に適用され、それ以前の車両とその予備品には適用されない。
フィンランド	はい	はい	
フランス	関連法規施行	はい	2004 年 12 月 31 日施行。
ベルギー	はい	はい	コード標準は 2007 年 7 月 1 日以前に販売される部品には適用されない。2002 年 7 月 1 日以前に販売された車両に適用する意向。
ポルトガル	はい	いいえ	2003 年 7 月 1 日以降販売される部品、材料を対象。
ルクセンブルク	はい	はい	
ノルウェー	はい	はい	
新加盟国			
エストニア		はい	
キプロス		はい	
スロバキア	はい		

スロベニア	いいえ	いいえ	
チェコ	はい	はい	
ハンガリー	はい	はい	
ポーランド	未定	未定	
マルタ			
ラトビア	はい	はい	
リトアニア	はい	はい	

(出所：欧州自動車工業会)

#### 4) 引取り業者、解体業者の状況：

以下の表 3-4 は、引取り業者、解体業者の状況などを示す。

表 3-4 廃車の引取り業者と処理業者の状況

国	認証引取業者	ライセンス取得解体業者	そのうちの第三者認証解体業者	そのうちの自動車業界承認解体業者	前処理の義務	処理証明書の発行	登録抹消時の処理証明書の有無
アイルランド	35	35	35	0	あり	なし(3)	なし(3)
イギリス	(D)	732	732	30	あり	あり	あり
イタリア	(D)	1800 (3000)	0	314	あり	あり	計画中
オーストリア	4800	200	-	200	あり	あり	計画中
オランダ	(D)	700	265	265	あり	あり	あり
ギリシア	0	1(N)	0	0	あり	あり	あり
スウェーデン	(D)	371	40-50	71	あり	あり	あり
スペイン	(D)	540	0	280(A)	あり	あり	あり
デンマーク	190	190	0	0	あり	あり	なし
ドイツ	15000	1178	1178	300	あり	あり	あり
フィンランド	(D)		30	0	あり	あり	なし
フランス	1000(D)	1000	420	310	あり(1)	なし	なし(2)
ベルギー	0	28	28	0	あり	あり(1)	あり(4)
ポルトガル	(D)	3(E)	0	1(P)	あり	あり	あり
ルクセンブルク	2	2	1	1	あり	あり	あり
ノルウェー	(D)	144	0	0	あり	なし	なし
新加盟国							
エストニア	70		0		あり	あり	
キプロス	1		0		あり	あり	
スロバキア	+/- 30		未確認		あり	あり	
スロベニア	+/- 20		未確認		あり	あり	
チェコ	+/- 80-100		未確認		あり	あり	
ハンガリー	+/- 150		未確認		あり	あり	
ポーランド	+/- 670		100%		あり	あり	
マルタ							
ラトビア	43		0		あり	あり	
リトアニア	161		0		あり	あり	

(出所：欧州自動車工業会)

表中の註：



- (A) : さらに 231 増える見込み  
 (D) : 解体業者に引き渡される  
 (E) : さらに 5 増える見込み  
 (N) : AMVH が 4 業者と契約する予定。すべての解体業者をと接続して、処理証明書を発行するコンピュータネットワークを設置中。  
 (P) : ルノー社が承認  
 (1) : 認証されている業者の場合  
 (2) : 提案中  
 (3) : 計画中  
 (4) : ただし、義務なし

5) シュレッダー業者の状況 :

以下の表 3-5 は、シュレッダー業者の状況を示す。

表 3-5 廃車のシュレッダー業者の状況

国	シュレッダー業者数	シュレッダー施設数	そのうち認証業者数	前処理されていない廃車を前処理なしに処理するか
アイルランド	2	2	0	はい
イギリス	13	37	13	いいえ
イタリア	16	18	16	(4)
オーストリア	6	6		いいえ
オランダ	5	11	5/11(1)	いいえ
ギリシア	4	4		はい
スウェーデン	3	7	3	いいえ
スペイン	18	22	0	いいえ
デンマーク	5	13	0	いいえ
ドイツ	41		41	いいえ
フィンランド	2			(N)
フランス	15	42		はい(2)
ベルギー	10	12	0	はい
ポルトガル	2	2(P)	0	いいえ
ルクセンブルク	0	0	0	-
ノルウェー	4	4		いいえ
新加盟国				
エストニア		1	1	いいえ
キプロス		0	0	未定
スロバキア		1	未確認	未定
スロベニア		1	未確認	はい
チェコ		3	未確認	はい
ハンガリー		2	未確認	はい
ポーランド		3	100%	はい
マルタ				
ラトビア		1	1	いいえ
リトアニア		1	1	いいえ

(出所：欧州自動車工業会)

表中の註：

(N)：公式認可なし

(P)：第三者業者がリスボンから 50km 離れた地域に設置予定。ここでは、VW 社の子会社 VW SICON 技術が運転者となる予定。

(1)：ARN (Auto Recycling Nederland B.V.) と契約する解体業者は、解体していない車両をシュレッダー業者に引き渡してはならない。ベルギーとドイツでも同様の規定がある。

(2)：廃車の 40%は、前処理が完全には実施されていない。シュレッダー業者に前処理施設の設置を義務付けることを計画中。

(4)：シュレッダー作業を行う場合、その前に前処理が義務付けられる。

### 3.3. 廃車リサイクル実施の問題

#### 3.3.1. EU 指令実施の問題

EU 指令第 7 条は、2005 年末までに 2015 年までに達成すべきリサイクル目標を再検討するとともに、2015 年以降のリサイクル目標を提案するよう求めている。そのため、EU 委員会は経済界、加盟国政府、その他 NGO の代表で構成される作業部会を 2005 年はじめに設置、作業部会はその最終報告書を 2005 年 11 月 4 日に公表した。

報告書は、欧州自動車工業会 (ACEA) や民間の調査報告書などで報告されている廃車リサイクルの状況とはかなり異なる現状について報告している。

報告書は、多くの加盟国で EU 指令が法制化され、その実態が EU 委員会に報告されているものの、ほとんどの加盟国では EU 指令が効果的には実施されていないとする。これは、作業部会が 25 の加盟国に送付した実施状況アンケート用紙がわずか 9 か国によってしか回答されなかったという事実にも、反映されているという。特に、廃車のリサイクル処理に関するデータが十分把握されていない、と作業部会は推測する。

こうしたことから、作業部会は入手できた範囲の情報から、EU 指令の実施に関して以下のような問題があると指摘した。

1) 加盟国間で、廃棄物内容の種類定義が統一されておらず、処理方法の分類も異なっている。それによって、把握されたデータの比較がほとんど困難な状況となっている。そのため、リサイクル目標が達成したと報告する加盟国がある一方で、同じ手法でリサイクルを実施していても廃棄物内容の定義が異なることから、リサイクル目標を達成していないことになる加盟国が出てくる可能性がある。

この問題を解決するため、EU 委員会は 2005 年 4 月 1 日の指令 (2005/293/EC)

によって、リサイクル処理データを把握するため統一した表を提示することで、リサイクル目標を達成しているかどうか検査するための詳細を決定した。

2) 認可を受けた引取場所に十分な廃車が引き渡されていないほか、廃車の登録抹消システムが十分機能していないことから、廃車が“グレールート”で処理されたり、違法に処理されている。

作業部会は、たとえばオーストリア、イタリア、ドイツ、ポルトガル、ポーランドなどでは、廃車が最高 50%まで把握されていないと推定しており、こうした廃車のデータが公式の統計データでは把握されていないことから、公式統計データの信用に限界があるとしている。

3) 廃車が依然として重要な取引対象となっている国が多いという問題がある。ただこの問題に対処するため、加盟国の中には、中古車として輸出できる基準（修理して採算が合うか、まだ公共道路で走れるかなど）を設定した国も登場している。

4) 廃車のリサイクル処理を実施するために必要な処理業者やシュレッダー業者が育っていない国がある。

5) 非鉄金属のシュレッダーダストに関しては、まだすべての加盟国がリサイクルする技術を持っているわけではない。

### 3.3.2. リサイクル目標の達成

前述の作業部会は、EU 指令が設定した 2015 年までの廃車のリサイクル目標が達成できるかどうかについては、非鉄金属の廃棄物・ダストの 50%を再加工してリサイクルする必要があると指摘している。ここでは、車両の 75 重量%が金属からなり、5 重量%が廃棄処分されることを前提としている。

しかしながら、非鉄金属の廃棄物・ダストを必要とする市場が存在しないこと、リサイクルするとしてもそのコストが高すぎることから、非鉄金属の廃棄物・ダストの 50%をリサイクルするというのは、現段階では不可能な状況と考えられている。

また作業部会は、人件費が高いことから、廃車を手作業で分解、処理するという手法が 2015 年までに廃車のリサイクル目標を達成する障害になる可能性が高いとしている。廃車を手動で解体せずに、いきなりシュレッダーで破碎してシュレッダーダストを十分に分別する技術を開発するには、莫大な研究開発費が必要となるとともに、特に非鉄金属ダストをリサイクルした製品の市場を開拓するには、EU 域内で統一した基礎条件を確立する必要がある。廃棄物内容の種類の変換が加盟国間で異なっている現状では、必要な統一条件を確立する

のも困難な状況である。作業部会として、たとえ非鉄金属ダストがリサイクルされたとしても、そのリサイクル製品は自動車産業以外の業界で再利用されるしかないとも指摘している。その背景には、自動車メーカーが要求する材料品質は年々高くなっており、こうしたリサイクル製品では自動車メーカーが求める品質を満たすことが不可能との実態がある。

作業部会では、政治上の目標を明確にした上でサイクル技術の開発を促進していくことで、技術革新とそれに向けた投資を刺激し、持続的な発展のための廃車リサイクルの実施というポジティブな循環が根付くに違いないと指摘している。

### 3.4. 新しい規制の動向

EU 指令 (2000/53/EC) 附属書 II は、指令で利用が禁止された鉛、水銀、カドミウム、六価クロムが利用できる特例について規定しているが、2005年9月20日の指令(2005/673/EC)によって、附属書 II が改正された。それによって、これら有害物質の禁止がさらに強化された。特に、技術の発展により鉛の利用が不要となってきたことから、鉛に関する特例が削除された。

具体的には以下の通り。

#### 1) 鉛合金の利用：

- ・鉛分が 1.5 重量%までのアルミニウム：2008年7月1日以降使用禁止
- ・軸受け金、軸箱：2008年7月1日以降使用禁止

#### 2) 鉛ないし鉛化合物を含む部品：

- ・鉛分が 0.5 重量%までの弾性プラスチック加硫材、安定材：2006年7月1日以降使用禁止
- ・鉛分が 0.4 重量%超のブレーキライニング耐摩材に含まれる銅：2007年7月1日以降使用禁止
- ・ピストンシート：2003年7月1日前に開発されたエンジンの場合 2007年7月1日以降使用禁止
- ・点火装置：2006年7月1日前に型式承認を得た車両と同車両に利用される予備点火装置は指令の施行と同時に使用禁止

#### 3) 六価クロム：

- ・防腐膜に利用される場合：2007年7月1日以降使用禁止
- ・部品固定用に利用されるボルト、ナットの防腐用に利用される場合：2008年7月1日以降使用禁止

#### 4) カドミウム：

- ・厚膜ペースト：2006年7月1日以降使用禁止
- ・電気自動車用電池：2008年12月31日以降、ニカド電池はそれ以前に上市された自動車の予備品として以外使用してはならない。

・ドライバーサポートシステムのガラスマトリックス中の光部品：2007年7月  
1日以降使用禁止