

3.廃自動車

3.1.欧州における処理状況

欧州自動車工業会（ACEA）が2004年7月に発表したデータから、EU構成国15カ国とノルウェーにおける車登録抹消台数と処理台数を把握しておく（以下の図3-1）。データには、一部に2000年からのデータを基に各国自動車工業会などが推定した値を含む。

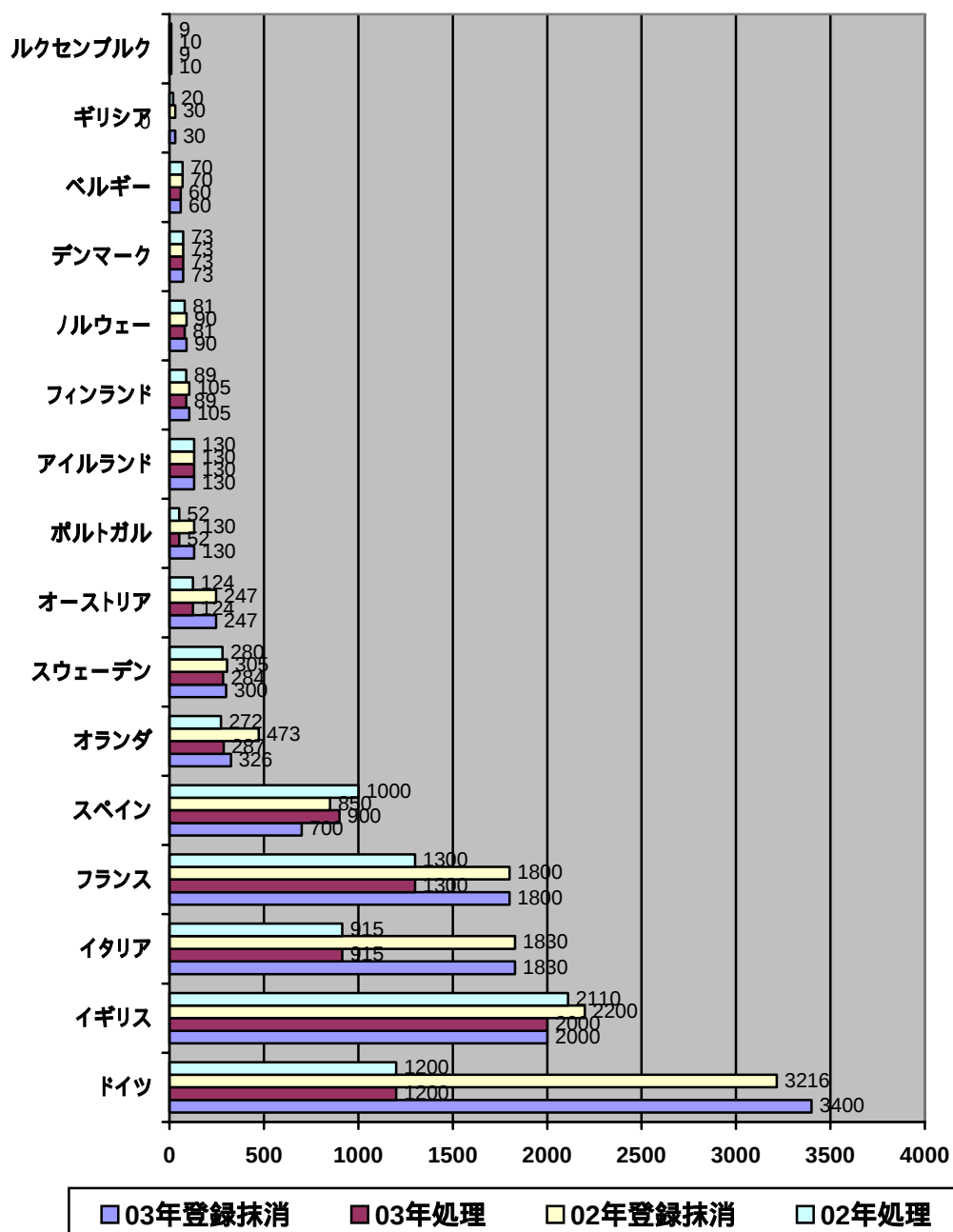


図 3-1 欧州各国の車両登録抹消台数と処理台数（単位：1000 台）
（出所：欧州自動車工業会）

2003 年における 16 カ国全体の登録抹消台数は約 1155.9 万台で、処理台数は約 772.5 万台であった。それに対して、2002 年では登録抹消台数は約 1123 万台で、処理台数は約 750 万台であった。両年における処理率は全体で約 67% で、上図からもわかるように、イギリスなど一部の国を除くと、全体として大きな変化は見られない。

なお、欧州自動車工業会（ACEA）のデータでは処理された車両は廃車として処理されたものとされているが、ここで「処理」は正確に定義されておらず、輸出されたものや不法に処理されたものも含まれている可能性がある。

3.2.EU 廃車リサイクル指令の国内法制化状況

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、構成国は 2002 年 4 月 21 日までに指令を国内で法制化しなければならなかった。しかし、規定期限までに法制化した構成国は 1 カ国としてなかったが、現在は従来からの構成国 15 カ国では国内法制化をほぼ終了した状況である。

新構成国 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、現在までのところ新構成国における法制化状況を報告する資料はない状況で、欧州自動車工業会（ACEA）が 2005 年中に新構成国における法制化の状況を報告する予定となっている。

以下で、従来の構成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ておく。

1) アイルランド：

廃棄物管理等に関する法規が 2003 年に成立して、廃車リサイクルに向けた法的基盤が整備されてきているが、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はまだ準備段階で、法制化は 2005 年春頃に終了する見込み。

内容的には、現在までのところ EU 指令に準じること。

2) イギリス：

2003 年 11 月 3 日に施行。EU 指令に準じる（詳細は、3.4.3.項参照）。

3) イタリア：

2003 年 7 月 19 日の命令で法制化。

最終ユーザが廃車を認証された引取り場所に引渡す（詳細は、3.4.4.項参照）。

4) オーストリア：

2003 年 11 月 5 日の命令で法制化。

製造業者 / 輸入業者に対する負担強化、報告義務を強化。実施システムは、

ドイツのシステムに準じた形態。

5) オランダ：

関連法規は 2002 年 7 月 1 日に施行。

EU 指令のリサイクル率達成期限より早く、リサイクル率 85%は 2003 年 1 月から、リサイクル率 95%は 2007 年 1 月から達成されていなければならない。

6) ギリシア：

関連命令 No.116 が 2004 年 3 月 5 日に成立し、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。無償引取りはまずアテネ、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 年末まで規定された。AMVH が 2004 年 6 月 17 日に共同システムとして承認された。

7) スウェーデン：

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、成立していない。

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 日から登録された車両）に責任を負う。

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 で法制化された。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予定。

最終ユーザが廃車を認証された引取り場所に引渡す。共同システムを管理する組織として Sigrauto が関連業界団体によって設置された。

9) デンマーク：

4 つの法規で法制化を実施した。しかし、そのうちの 하나가 2006 年末までの期間しかカバーしていないことから改正準備に入っている。

10) ドイツ：

2002 年 7 月 1 日に廃車法が施行（詳細は、3.4.1.項参照）。

11) フィンランド：

無償引取りを盛り込んだ法制化を準備中。

12) フランス：

2003 年 8 月 1 日の命令 2003-727 で EU 指令の主な内容を法制化した。2004 年夏には関連規則も成立している（詳細は、3.4.2.項参照）。

13) ベルギー：

フランドル、ヴァロン、ブリュッセル首都圏の 3 つの地域で、それぞれ法制化が行われた。

無償引取りは、まず 2006 年末まで規定されている。

14) ポルトガル :

2003 年 8 月 23 日の法律 196/2003 で法制化。

統合共同システムの確立を規定。

15) ルクセンブルク :

2003 年 4 月 1 日の法律で法制化。

EU 指令に準じる。

3.3.構成国のリサイクル実施状況

2004 年 7 月の欧州自動車工業会 (ACEA) のレポートをベースに、各構成国における EU 指令に準じたりサイクルの実施状況を見る。

以下の表は、EU 構成国とノルウェーの 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 (7)	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	
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
- (7)：解体条件となる
- (8)：石綿ブレーキを含む
- (9)：ARN (Auto Recycling Nederland B.V.) リストによる

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 (11)	x (11)
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 (2)	x (2)
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
- (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
- (10)：2006 年 1 月 1 日から

(11)：廃車引取り後 45 日以内に前処理を実施

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	総括実施		
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	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	付属文書 II を新規作成
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	いいえ		
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志あり
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	

(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	認証引渡業者	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	計画なし	計画なし
イギリス	1012	1012	1012	30	あり	あり	あり
イタリア	(D)	1800	0	314	あり	あり	計画中

		(3000)					
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	0(N)	0	0	あり	あり	あり
スウェーデン	(D)	560	45	80	あり	あり	あり
スペイン	339	339(A)	0	220(B)	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	22	22	0	あり	あり(1)	計画中
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

(出所：欧州自動車工業会)

表中の註：

(A)：さらに増える見込み

(B)：124 さらに増える見込み

(D)：解体業者に引き渡される

(E)：5 さらに増える見込み

(N)：AMVH が署名、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

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	8	37	8	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	6	3	いいえ
スペイン	18	21	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

(出所：欧州自動車工業会)

表中の註：

(N)：公式許可なし

(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

3.4.構成国の事例

3.4.1.ドイツ

ドイツでは EU 指令以前から 98 年 4 月 1 日に施行した廃車リサイクル令によって、廃車リサイクルが実施されていた。これは、自動車業界による自主規制を基盤として廃車処理規制を強化するもので、2002 年までにリサイクル率を重量比で最低 85%、2015 年までに最低 95% とすることを目的としていた。

ドイツのそれまでの制度では、廃車の無償引取りが規定されていなかったことから、EU 指令によって国内の法的基盤を根本から改正しなければならなかった。それによって成立したのが、2002 年 6 月 21 日の廃車法と同日の廃車令で、いずれも 2002 年 7 月 1 日に施行した。なお、車両は自家用車と軽量有用車両を対象とする。

ドイツの場合、インフラを含め廃車リサイクル実施システムはすでに確立されていたので、EU 指令の法制化では、廃車の無償引取りと処理を実現するための資金をどう調達するかが問題となった。最終的には、製造業者 / 輸入業者が引当金として資金を貯えていくことになった。これは、2002 年 7 月 1 日以前に登録されていた車両の引取と処理によって発生する費用を補填するための過渡的な処置で、引当金は 2007 年末まで毎年同じ割合で集金されたものとして、当期の費用ないし損失（廃車法に準じた調整額）としてバランスシートの貸方への計上が認められる。

1) 廃棄物の抑制：

ほぼ EU 指令に準じる。製造業者は有害物質の使用を制限するとともに、解体しやすい車両構造化とリサイクル製品・材料の利用を促進することを義務付けられる。鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの有害物質を使用する車両、予備品は 2003 年 7 月 1 日を持って市場に出してはならなくなった。

2) 廃車の回収：

廃車の引取、処理は許可された業者によって行われ、廃車の最終保有者は廃車を許可された引取業者や解体業者に引き渡すよう義務付けられる。

引取り場所は消費者が出来るだけ近いところで廃車を引き渡すことのできるように設置されなければならない、最終保有者が 50 キロメートル以内の範囲に引取り場所を見つけることができるように配慮されなければならない。

ドイツの無償引取り制度に関しては、例外規定の設置などによって EU 指令の法制化に欠陥があるとして、EU 委員会は 2005 年 1 月 19 日、条約義務不履行としてドイツを欧州司法裁判所に提訴した。

3) 処理：

処理業者の許可は 18 ヶ月毎に更新される。処理業者の認証はこれまで通り民間検査会社によって実施される。

ドイツでは、解体の手順が以下のように細かく規定されている。

1) 解体業者がすぐに行う作業：

バッテリーの撤去、ガソリントank、潜熱タンクの解体、点火部品の解体

2) 液体の除去：

ガソリン、ラジエーター溶液、ブレーキオイル、フロントガラスウォッシャー、エアコンの冷媒(フロン類)、オイルフィルター、エンジンオイル、ギアオイル、油圧オイル、緩衝器オイル(解体されない場合)

3) 有害物質を含む部品の除去：

緩衝器(液体を除去しない場合)、アスベスト含有部品、スイッチなど水銀含有部品、車両と関係ない部品、その他鉛、水銀、六価クロムを含む部品

4) 破砕前に除去する部品：

触媒、均衡重り、アルミホイール、ガラス類、タイヤ、プラスチック部品、銅やアルミニウム、マグネシウムを含有する金属部品

4) リサイクル率：

廃車のリサイクル率は EU 指令に準じ、2006 年 1 月から重量比で年間平均最低 85% (サーマルリサイクルを除くと 80%)、2015 年 1 月から重量比で年間平均最低 95% (サーマルリサイクルを除くと 85%) とすることが義務付けられた。

また、シュレッダーダストの最低リサイクル率は 2006 年 1 月から重量比で 25%、2015 年 1 月から重量比で 75% と規定された。

5) 解体情報の開示：

使用される部品と材料は、EU 委員会決定 2003/138/EC に準じて表示されたものを使用するよう求められる。

製造業者は新車を市場に出した後 6 ヶ月以内に、有害物質の場所などを指示する解体情報を提示するほか、処理業者にリサイクル部品の解体、保管、検査に関する情報を提供するよう求められる。

6) 実施システム：

廃車リサイクルの実施に向けて、自動車業界が中心となってそのための作業部会 ARGE-Altauto が設置され、2000 年にはリサイクル状況を政府に報告するモニタリング報告書が提示された。しかし廃車法施行後は、自動車業界を中心とした活動は処理業界を中心とした活動に移行する傾向がみられるようになった。以前のようなモニタリング報告書も提示されていない。

なお、一部の自動車メーカーは独自の処理マニュアルを作成して処理業者に配付したり、独自に処理業者の認証を行っている。

3.4.2. フランス

フランスでは EU 指令を法制化するため、まず自動車製造と廃車処理に関する 2003 年 8 月 1 日の命令 2003-727 で、EU 指令の基本原則を規定した。同命令は 2003 年 8 月 5 日に施行した。

その後 2004 年夏に、具体的な規則を規定する命令、規則などが定められた。これらの命令、規則が規定する内容は、

- ・ 自動車の部品や材料における鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの使用禁止
 - ・ 廃車を処理するシュレッダー業者に対する支払いなどの製造業者の義務の実施
 - ・ 再使用とリサイクル率の換算方法
 - ・ 解体業者、シュレッダー業者に対する詳細な義務
 - ・ 廃車引渡し証明書と処理証明書の発行規則
 - ・ 環境省に対する製造業者の報告義務
 - ・ モニタリング委員会の構成と機能
- などである。

以下では、こうした法規によって規制される内容を項目別に説明する。

1) 廃棄物の抑制：

自動車の製造において有害物質の利用が最小限に制限されることが、法的に規定された。また、部品と材料の解体と再利用を容易にする方法で設計、製造することが法的に義務付けられた。そのためのひとつの方法として、部品と材料の表示が義務付けられる。

2) 廃車の回収：

・回収システム：

廃車は、許可された解体業者やシュレッダー業者、製造業者／輸入業者によって設置される引取り施設以外に引渡してはならない。

・コスト負担：

2002年7月1日以降に市場に出された車両の場合、前述の命令の施行日2003年8月5日から車両の最終保有者は無償で引渡すことができる。2002年7月1日以前に市場に出された車両の場合は、2007年1月1日から無償引取りが開始される。

ただし、ボディやエンジン、触媒など重要な部品が車両にない場合、あるいは車両が平均的な処理コストを上回る程度に汚れがひどい場合、廃車を無償引取りする必要はない。

製造業者／輸入業者、シュレッダー業者が共同で委託した第三者機関が廃車のリサイクル・処理が赤字で実施されていることを確認した場合、製造業者／輸入業者はシュレッダー業者に対して自社製廃車の無償引取りによって発生する財務負担を埋め合わせるか、自社製廃車を適切な方法で引取ることができる。ここで、損失に関する第三者機関の説明者では製造業者／輸入業者のその後の引取り方法に関する提案が提示されるとともに、説明者が迅速にモニタリング委員会に提出することが義務付けられる。

・処理証明書の発行：

廃車の最終保有者は廃車を引渡す解体業者ないしシュレッダー業者に保有証明書を提示し、廃車の破砕後15日未満に引渡した業者から処理証明書を受領する。

3) 処理：

製造業者とその他関連業者は、廃車とその部品、材料、物質（修理によって発生するものも含む）を処理するためのネットワークを設置することが義務付けられ、処理は許可された施設以外で行ってはならない。

前述の命令は解体業者、シュレッダー業者の義務のガイドラインしか規定しておらず、義務事項の詳細は業者としての認証証書の付属文書に記述されることになる。

4) リサイクル率：

廃車のリサイクル率はEU指令に準じ、2006年1月から重量比で年間平均最低85%（サーマルリサイクルを除くと80%）、2015年1月から重量比で年間平均最低95%（サーマルリサイクルを除くと85%）とすることが義務付けられた。

その計算方法は、環境、経済、運輸関連の関連省庁が共同で規定する予定。

なお、再使用される部品はその再使用経路を追跡できるように表示されなければならない。

5) 解体情報の開示：

製造業者／輸入業者は、解体業者とシュレッダー業者に自社製品の使用部品、材料、有害物質、解体と処理方法などに関する情報を提供することが義務付けられる。

6) 報告義務と情報開示：

・製造業者／輸入業者の義務：

製造業者／輸入業者は保険会社と解体業者、シュレッダー業者と協力して、年1回環境省に対して車両販売、廃車の引取りと処理、部品と材料のリサイクルに関して技術・経済データの詳細を報告する。

また、製造業者／輸入業者は広告資料や広告活動によって、部品や材料のリサイクル進捗状況や有害物質の使用制限状況に関して情報を提供するように義務付けられる。

・解体業者、シュレッダー業者：

解体業者、シュレッダー業者は環境省に対して、1) 会計上と法的な引取り条件と技術、規制、経営、会計の面で運用している条件、2) 処理、破碎した廃車とリサイクルした材料の重量、3) 発行した処理証明書の内容（シュレッダー業者のみ）に関して報告するよう義務付けられる。

また、解体業者、シュレッダー業者は、使用している廃車の処理方法などについて情報を開示しなければならない。

7) 実施システム：

前述の命令は、規制の実施状況をモニタリングするためのモニタリング委員会の設置を規定しているにすぎない。

3.4.3. イギリス

EU 指令の主な内容は、2003 年 11 月 3 日に施行した廃車規則 2003（SI/2003/2635）によってイギリスで法制化された。なお、スコットランドと北アイルランドにも同様の規則が成立している。

ただし、EU 指令の第 5 条と第 7 条に規定されている製造業者／輸入業者に対する 1) 廃車の無償引取りシステムの確立、2) 廃車処理コストの負担、3) リサイクル率の達成に関しては、前述の規則ではなく廃車製造者責任規則 2004 で規定される。製造者責任に関する問題では、イギリス政府は EU 指令に準じた目標を設定した後、それを関連業界に提示して聴聞する機会を設けたが、これらの問題では EU 指令の内容を逸脱するわけにはいかないことから、EU 指令に準じた内容で法制化された。

1) 廃棄物の抑制：

前述した 2003 年の規則は、自動車製造において鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの使用を禁止しているが、その付属文書 I で例外を規定している。その主な例外規定は以下の通り。なお、いずれの場合も表示方法は EU 指令に準じる。

製造業者 / 輸入業者は管轄当局の要求があれば、有害物質使用禁止規定を遵守していることを証明するよう義務付けられるほか、上市後 5 年間関連図書の保管を義務付けられる。

1)鉛の使用：

合金材としてであれば、鋼と電気めっき鋼の場合 0.35%まで、銅合金の場合 4%まで認められ、軸受け用の鉛銅合金の場合はこれまで通りの使用が認められる。またアルミ合金の場合は、2005 年 7 月 1 日までは 2%まで、2008 年 7 月 1 日までは 1%まで使用が認められる。

その他、充電電池、電気回路、ブレーキライニング、エアバックの信管などでも鉛の使用が、部品に応じて 2005 年から 2007 年まで認められる。

2)六価クロムの使用：

錆び止め用のコーティングに使用される場合、2007 年 7 月 1 日まで使用が認められる。

3)水銀の使用：

インパネの放電表示ランプとディスプレイでは、これまで通りの使用が認められる。

2) 廃車の回収：

廃車の最終保有者が許可された処理・解体業者に廃車を引渡す。その場合処理・解体業者は、エンジン、ギア、ボディ、触媒、車輪が欠けていない限り、廃車を無償で引取することを義務付けられる。ただし、廃車に何らかの廃棄物が入り込んでいた場合、無償で引取る必要はなくなる。

処理・解体業者は廃車を引取ると、無償で処理証明書を最終保有者に渡さなければならない。証明書の内容は EU 指令に準じる。

処理証明書を発行すると、処理・解体業者は運輸省に通知する。運輸省へ通知された車両は再登録できなくなり、登録が抹消されたと見なされる。

3) 処理：

廃車の処理コストは、製造業者 / 輸入業者の負担となる。

これまで国内で廃車の処理を行っていた業者は、それまで所持していた許可が新しい規則の施行によって失効するので、許可の修正ないし再発給を必要とする。これら解体・処理業者に対して新たに課せられる要求事項は、EU 指令第 6 条と付属文書 I にほぼ準じた形となっているが、有害物質を一切含んでい

ない廃車を処理する業者は、この種の許可を必要としない。

4) リサイクル：

再使用とリサイクルを容易にするため、製造業者／輸入業者は使用された材料と部品の規格に従って表示するとともに、監督当局に表示規格を遵守していることを報告するよう義務付けられる。そのための情報を、製造業者／輸入業者は5年間保管しなければならない。

5) 報告義務：

製造業者／輸入業者は、車両の上市後6カ月以内に当該車両の処理方法、特に使用されている部品と材料、すべての有害物質の位置、再使用できる部品、再使用できない場合のリサイクル方法に関する情報を監督当局に通知する。

3.4.4.イタリア

廃車のリサイクルにおいてもその基盤になるのは、廃電気電子機器同様、一般廃棄物、危険廃棄物、容器包装廃棄物に関して1997年2月に制定されたロンキ法である。EU指令を法制化するため、2003年7月19日の法令(209/2003)が制定された。

1) 廃棄物の抑制：

2003年7月19日の法令は、車両の設計段階をはじめとして車両製造における有害物質の使用を大幅に制限することを規定した。特に、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムを含む材料と部品の製造、販売が禁止される。

また、設計段階で、再使用やリサイクルを行いやすい車両や部品の製造を促進し、業界内で自主的にそうした標準を作成することが促進される。

さらに、車両の製造時にリサイクルされた材料や部品の利用を増大させることによって、リサイクル品市場を発展させるよう規定された。

2) 廃車の回収：

・回収システム：

車両の最終保有者が許可された引取り場所に廃車を引渡すことを義務付けられる。現在、許可されている引取り場所は約2150カ所。引取り業者は、車両部品だけであっても引取らなければならない。

車両保有者は保有の車両を買い替える場合、同じメーカーの車両であれば、その販売業者やメーカー営業所に保有する車両を引取らせることができる。その場合、廃車は製造業者の負担で許可された引取り場所に引渡される。

製造業者は自社専用にあるいは共同で、全国に許可された引取り場所のネットワーク(ほぼ同じ間隔で)を設置するか、廃車の無償引取り場所に関する情報を提示することが義務付けられる。製造業者がこの義務を満たさない場合、廃車の回収、処理コストはすべて製造業者が負担する。

・コスト負担：

前述した廃車の引取りは、2002 年 7 月 1 日以降に市場に出された車両の場合、前述の法令の施行日から無償で行われている。2002 年 7 月 1 日以前に市場に出された車両の場合は、2007 年 1 月 1 日から無償引取りが開始される。

・登録抹消：

前述した 1997 年のロンキ法の規定では、引取り場所ないし販売業者、メーカー代理店が廃車の保有者に引渡し期日と引取り場所の許可形態、廃車保有形態の詳細、廃車の識別に関して記された処理証明書を発行して、車両の登録を抹消する。それによって、証明書の保有者は当該廃車に対するいかなる民法上、刑法上の、行政上の責任からも解放される。

それに対して、2003 年 7 月の法令は引取り場所を保有する業者に対して、
1)廃車の保有者ないし廃車を引渡してきたディーラーに処理証明書を発行する
2)廃車引取り後 24 時間以内に廃車の引取りを運輸省に電子通知することを義務付けている。

また、自動車の販売業者とメーカー支店の支店長に

1)廃車の保有者に対して廃車引取り時に、廃車を責任を持って合法的に処理し、保有者を当該廃車に対する一切の責任から解放する旨を宣言する文書を渡す。
2)その後 60 日以内に当該廃車を許可された引取り場所に引渡し、その時に受領する処理証明書を当該保有者に郵送する（なお、写しを保持しておかなければならない）。

処理証明書の郵送を持って、販売業者ないしメーカー支店は当該廃車に対する責任から解放される。

なお、イタリアでは、他の構成国で発行された処理証明書もその構成国が EU の最低要求を満たしていれば、有効な処理証明書として認められ受け付けられる。

3) 処理：

処理においては、1997 年のロンキ法と 2003 年 7 月の法令の規定を守らなければならない。

引取り場所は 1997 年のロンキ法第 27 条と第 28 条に準じ、許可を必要とし、8 年毎に許可を申請しなければならない。引取り場所の技術上の要求は、2003 年 7 月の法令の付録文書 I に準じる。

処理の基本規則は 1997 年のロンキ法第 2 条第 2 項に準じるが、行政上の技術基準は 2003 年 7 月の法令の付録文書 I に準じる。

解体、再使用、リサイクルの要求は 2003 年 7 月の法令に準じるほか、ロンキ法第 27 条と第 28 条、第 3 章第 46 条が、解体時の処理、部品と材料物質の再利用、リサイクル、有害物質の除去と処理に関して規定している。

4) リサイクル率：

ロンキ法は廃車から取り出した中古部品の販売を認めているが、その場合安全上の理由から、

- 1)許可されている修理工場以外は安全上重要な中古部品を使用してはならず、使用する場合は安全上のテストを実施する
- 2)中古部品が使用されている旨を記録して、それを購入者に通知することが規定されている。

それに対して 2003 年 7 月の法令は、製造業者と販売業者、自動車保険会社、処理・リサイクル業者、シュレッダー業者などの経済上の関連業者に対して、以下のリサイクル率を達成することを保証するよう義務付けている。

・2006 年 1 月から重量比で年間平均最低 85%（サーマルリサイクルを除くと 80%）

ただし、1980 年 1 月 1 日以前に市場に出ていた車両の場合、リサイクル率は 75 / 70%

・2015 年 1 月から重量比で年間平均最低 95%（サーマルリサイクルを除くと 85%）

このリサイクル率を達成するため、前述した経済上の関連業者は 1)自主規制、2)環境省と調整した法的拘束力のある事業計画、環境省が規定する回収・処理ルートへの参加のいずれかの方法を確認しなければならない。

5) 解体情報の開示：

製造業者は新車を市場に出した後 6 カ月以内に、車両の解体情報を許可された引取り場所に提供する。マニュアルの作成や情報センターの設置などの形で実施される。特に部品メーカーに対して、解体、保管、再使用可能な部品に関する情報を提供することが義務付けられる。なお情報は、EU 委員会決定 2003/138/EC で規定された廃車の部品、材料の表示規格に準じていなければならない。

6) 報告義務と情報開示：

廃車の引取り、輸送、処理を行うすべての業者に対しては、処理した廃車、部品材料のデータと再使用、リサイクルに回された材料、製品、部品のデータを年 1 回報告することが義務付けられる。

前述した経済上の関連業者には、法令の実施状況を把握する関連省庁部会に対してリサイクル構造、廃液処理、再使用・リサイクル技術の改善、再使用・リサイクルの進捗状況を年 1 回報告することが義務付けられる。

7) 実施システム：

車両登録機関（PRA）のデータによると、2001 年に登録を抹消された車両台数は約 196 万で、そのうち、約 153 万が解体された。イタリア自動車クラブ

(ACI)によると、これまで全国で統一された廃車処理システムは確立されておらず、地域差が大きいという。

3.5.新しい規制の動向

EU 委員会は 2004 年 3 月、車両とトレーラーの運行許可に関する構成国の法規を調和させるための 1970 年 2 月 6 日の理事会指令 70/156/EEC を改正することを決定した (COM(2004)162)。この改正についてはすでに、廃車指令 2000/53/EC の第 7 条第 4 項に述べられている。ここではさらに、70/156/EEC 指令の改正のほか、重量比による年間平均リサイクル率ではなく、重量比による車両毎の最低リサイクル率 95% (サーマルリサイクルを除くと 85%) が実現されていないと、新車に型式承認が出されないことを規定している。

EU 委員会の案 COM(2004)162 は廃車指令 2000/53/EC の第 7 条第 4 項を実現するためのものだが、案が理事会で承認されると、指令案の成立から 3 年後から (現在、2005 年中に理事会で承認されるとみられ、その場合は 2008 年から) 市場に出される新車に対して前述した車両型式単位のリサイクル率が適用される。

70/156/EEC 指令は、現在 3.5 トンまでの自家用車に適用されているが、同指令の改正では適用範囲が拡大される予定。

COM(2004)162 はさらに、廃車の解体・処理時に他の材料と混合することを避けるため、重合体と弾性プラスチックに対する表示を規定しているほか、再使用してはならない部品についても規定している。