

ELVに関するEU指令について

1990年欧州理事会決議により、使用済み自動車についてECレベルで処理すべき廃棄物であることを確認。1997年欧州委員会として原案をとりまとめ、2000年7月欧州理事会決定、同9月欧州議会決定を受けて、2000年10月21日官報に掲載されると同時に発効。

今後、加盟国は指令の規定に沿って、18ヶ月以内に自国法を改正又は制定する。

(1)新型車の環境負荷物質に関する規制 (4条)	2003年7月以降の販売車は原則として鉛、水銀、カドミウムおよび6価クロムの使用を禁止。但し、適用除外される13品目を付属文書IIで規定(次ページ添付1参照)。なお、適用除外を継続検討される5品目(次ページ添付2参照)については、指令発行後1年以内に決定する。
(2)ELV 処理時の事前解体に関する規制 (6条)	加盟国はELVによる汚染を防止するための処理を保証する。 処理施設は所管官庁の許可取得または登録を義務づけること。 ・バッテリーと液化ガスタンクの取り外し ・爆発の恐れのある部品(エアバッグ等)の取り外しまたは無害化 ・燃料、モーターオイル、トランスミッションオイル、ギアボックスオイル、油圧オイル、冷却液、凍結防止剤、ブレーキフルード、冷媒およびELVに含まれるその他の液体の抜き取りと保管。但し、リユースする場合は除く。 ・水銀含有部品の取り外し リサイクル促進のための以下の部品の取り外し ・触媒、ガラス ・銅、アルミニウム、マグネシウム含有部品 (但し、シュレッダーで回収出来ない場合) ・バンパー、ダッシュボード、液体容器等の大物プラスチック部品及びタイヤ (但し、シュレッダーで回収出来ない場合)
(3)リサイクル率(実効率,可能率)に関する規制 (7条)	リサイクル可能率 EU車両型式認証指令(70/156/EEC)を2001年末までに修正し、修正後3年目以降に市場に出す車両から型式認証化 ・リサイクル可能率:95%以上(うち、エネルギー回収分10%以内) リサイクル実効率 2006年1月からのELV:[]内は1980年1月以前の登録車両 ・リサイクル実効率:85%〔75%〕以上(うち、エネルギー回収5%以内) 2015年1月からのELV ・リサイクル実効率:95%以上(うち、エネルギー回収10%以内)
(4)ELVの回収ネットワークに関する規制 (5、12条)	加盟国は経済原則に立つ事業者がELVおよび中古部品の回収・処理システムを確立することを保証する措置を講じる。 販売店、引き取り業者、保険会社、解体業者、シュレッダー業者、リサイクル業者、処理業者施設に確実に運ばれること 2002年7月1日以降の新車及び2007年1月1日以降の全てのELVが公認処理施設に確実に運ばれること 加盟国は解体証明書の提示をELVの登録抹消条件とするシステムを設立すること

<p>(5)EU 指令の実行 (10 条)</p>	<p>加盟国は指令発効後、18 ヶ月以内に本指令を遵守するのに必要な法律、規則、および行政規定を発効させるものとする。</p>
<p>(6)ELV の無償引き 取りに関する規制 (5、12 条)</p>	<p>2007 年 7 月 1 日以降の新車及び 2007 年 1 月 1 日以降の全ての ELV について、加盟国は認定された処理施設での車両の引き渡しが最終所有者の負担なしに行われ、生産者が回収・処理費用の全てまたは多くの部分 を負担することを保証するために必要な措置を講ずる。</p> <p>多くの部分 (a significant part) での significant の解釈には、欧州でも「多く」から「意味のある」まで幅広い解釈があり各国で議論されている。</p>

添付 1 .付属文書 II で規定された適用除外される 13 品目

- 1) 最大 0.35wt%の鉛含有スチール (亜鉛メッキ鋼を含む)
- 2) 最大 0.4wt%の鉛含有アルミ
- 3) 最大 4wt%の鉛含有 (ホイールリム ,ウインドレバーの)アルミニウム
- 4) 最大 4wt%の鉛含有銅合金
- 5) 鉛 / 青銅ベアリングシェル及びブッシュ
- 6) バッテリー
- 7) ガソリントankの内面コーティング
- 8) 制振ダンパー
- 9) 高圧または燃料ホース用加硫剤
- 10) 防護塗料の安定剤
- 11) 電子基板及びその他に使用されるハンダに使用されている鉛は適用除外とする
- 12) 防錆コーティングとしての6価クロム (車両当たり最大 2g)
- 13) 電球及び計器板表示灯内の水銀

アンダーラインを施したものは事前取り外しができるようにラベル表示や識別表示が必要

添付 2 .適用除外を継続検討される 5 品目

- 1) ホイールリム ,エンジン部品 ,ウインドレバーのアルミ合金に使用している鉛
- 2) バッテリー内の鉛
- 3) バランスウエイトの鉛
- 4) ガラスまたはセラミック化合物に鉛が含まれる電気部品
- 5) 電気自動車用バッテリーのカドミウム

**DIRECTIVE 2000/53/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL
of 18 September 2000
on end-of life vehicles**

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty establishing the European Community, and in particular Article 175(1) thereof,

Having regard to the proposal from the Commission ⁽¹⁾,

Having regard to the opinion of the Economic and Social Committee ⁽²⁾,

Having consulted the Committee of the Regions,

Acting in accordance with the procedure referred to in Article 251 of the Treaty in the light of the joint text approved by the Conciliation Committee on 23 May 2000 ⁽³⁾,

Whereas

- (1) The different national measures concerning end-of life vehicles should be harmonised in order, first, to minimise the impact of end-of life vehicles on the environment, thus contributing to the protection, preservation and improvement of the quality of the environment and energy conservation, and, second, to ensure the smooth operation of the internal market and avoid distortions of competition in the Community.
- (2) A Community-wide framework is necessary in order to ensure coherence between national approaches in attaining the objectives stated above, particularly with a view to the design of vehicles for recycling and recovery, to the requirements for collection and treatment facilities, and to the attainment of the targets for reuse, recycling and recovery, taking into account the principle of subsidiarity and the polluter-pays principle.
- (3) Every year end-of life vehicles in the Community generate between 8 and 9 million tonnes of waste, which must be managed correctly.
- (4) In order to implement the precautionary and preventive principles and in line with the Community strategy for waste management, the generation of waste must be avoided as much as possible.
- (5) It is a further fundamental principle that waste should be reused and recovered, and that preference be given to reuse and recycling.

(6) Member States should take measures to ensure that economic operators set up systems for the collection, treatment and recovery of end-of life vehicles.

(7) Member States should ensure that the last holder and/or owner can deliver the end-of life vehicle to an authorised treatment facility without any cost as a result of the vehicle having no or a negative, market value. Member States should ensure that producers meet all, or a significant part of, the costs of the implementation of these measures; the normal functioning of market forces should not be hindered.

(8) This Directive should cover vehicles and end-of life vehicles, including their components and materials, as well as spare and replacement parts, without prejudice to safety standards, air emissions and noise control.

(9) This Directive should be understood as having borrowed, where appropriate, the terminology used by several existing directives, namely Council Directive 67/548/EEC of 27 June 1967 on the approximation of laws, regulations and administrative provisions relating to the classification, packaging and labelling of dangerous substances ⁽⁴⁾, Council Directive 70/156/EEC of 6 February 1970 on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers ⁽⁵⁾, and Council Directive 75/442/EEC of 15 July 1975 on waste ⁽⁶⁾.

(10) Vintage vehicles, meaning historic vehicles or vehicles of value to collectors or intended for museums, kept in a proper and environmentally sound manner, either ready for use or stripped into parts, are not covered by the definition of waste laid down by Directive 75/442/EEC and do not fall within the scope of this Directive.

(11) It is important that preventive measures be applied from the conception phase of the vehicle onwards and take the form, in particular, of reduction and control of hazardous substances in vehicles, in order to prevent their release into the environment, to facilitate recycling and to avoid the disposal of hazardous waste. In particular the use of lead, mercury, cadmium and hexavalent

⁽¹⁾ OJ C 337, 7.11.1997, p. 3, and OJ C 156, 3.6.1999, p. 5.

⁽²⁾ OJ C 129, 27.4.1998, p. 44.

⁽³⁾ Opinion of the European Parliament of 11 February 1999 (OJ C 150, 28.5.1999, p. 420), Council Common Position of 29 July 1999 (OJ C 317, 4.11.1999, p. 19) and Decision of the European Parliament of 3 February 2000 (not yet published in the Official Journal). Council Decision of 20 July 2000 and Decision of the European Parliament of 7 September 2000.

⁽⁴⁾ OJ 196, 16.8.1967, p. 1. Directive as last amended by Commission Directive 98/98/EC (OJ L 355, 30.12.1998, p. 1).

⁽⁵⁾ OJ L 42, 23.2.1970, p. 1. Directive as last amended by Directive 98/91/EC of the European Parliament and of the Council (OJ L 11, 16.1.1999, p. 25).

⁽⁶⁾ OJ L 194, 25.7.1975, p. 39. Directive as last amended by Commission Decision 96/350/EC (OJ L 135, 6.6.1996, p. 32).

- chromium should be prohibited. These heavy metals should only be used in certain applications according to a list which will be regularly reviewed. This will help to ensure that certain materials and components do not become shredder residues, and are not incinerated or disposed of in landfills.
- (12) The recycling of all plastics from end-of life vehicles should be continuously improved. The Commission is currently examining the environmental impacts of PVC. The Commission will, on the basis of this work, make proposals as appropriate as to the use of PVC including considerations for vehicles.
- (13) The requirements for dismantling, reuse and recycling of end-of life vehicles and their components should be integrated in the design and production of new vehicles.
- (14) The development of markets for recycled materials should be encouraged.
- (15) In order to ensure that end-of life vehicles are discarded without endangering the environment, appropriate collection systems should be set up.
- (16) A certificate of destruction, to be used as a condition for the de-registration of end-of life vehicles, should be introduced. Member States without a de-registration system should set up a system according to which a certificate of destruction is notified to the relevant competent authority when the end-of life vehicle is transferred to a treatment facility.
- (17) This Directive does not prevent Member States from granting, where appropriate, temporary deregistrations of vehicles.
- (18) Collection and treatment operators should be allowed to operate only when they have received a permit or, in case a registration is used instead of a permit, specific conditions have been complied with.
- (19) The recyclability and recoverability of vehicles should be promoted.
- (20) It is important to lay down requirements for storage and treatment operations in order to prevent negative impacts on the environment and to avoid the emergence of distortions in trade and competition.
- (21) In order to achieve results in the short term and to give operators, consumers and public authorities the necessary perspective for the longer term, quantified targets for reuse, recycling and recovery to be achieved by economic operators should be set.
- (22) Producers should ensure that vehicles are designed and manufactured in such a way as to allow the quantified targets for reuse, recycling and recovery to be achieved. To this end the Commission will promote the preparation of European standards and will take the other necessary measures in order to amend the pertinent European vehicle type-approval legislation.
- (23) Member States should ensure that in implementing the provisions of this Directive competition is preserved, in particular as regards the access of small and medium-sized enterprises to the collection, dismantling, treatment and recycling market.
- (24) In order to facilitate the dismantling and recovery, in particular recycling of end-of life vehicles, vehicle manufacturers should provide authorised treatment facilities with all requisite dismantling information, in particular for hazardous materials.
- (25) The preparation of European standards, where appropriate, should be promoted. Vehicle manufacturers and material producers should use component and material coding standards, to be established by the Commission assisted by the relevant committee. In the preparation of these standards the Commission will take account, as appropriate, of the work going on in this area in the relevant international forums.
- (26) Community-wide data on end-of life vehicles are needed in order to monitor the implementation of the objectives of this Directive.
- (27) Consumers have to be adequately informed in order to adjust their behaviour and attitudes; to this end information should be made available by the relevant economic operators.
- (28) Member States may choose to implement certain provisions by means of agreements with the economic sector concerned, provided that certain conditions are met.
- (29) The adaptation to scientific and technical progress of the requirements for treatment facilities and for the use of hazardous substances and, as well as the adoption of minimum standards for the certificate of destruction, the formats for the database and the implementation measures necessary to control compliance with the quantified targets should be effected by the Commission under a Committee procedure.
- (30) The measures to be taken for the implementation of this Directive should be adopted in accordance with Council Decision 1999/468/EC of 28 June 1999 laying down the procedures for the exercise of implementing powers conferred on the Commission ⁽¹⁾.
- (31) Member States may apply the provisions of this Directive in advance of the date set out therein, provided such measures are compatible with the Treaty,

⁽¹⁾ OJ L 184, 17.7.1999, p. 23.

HAVE ADOPTED THIS DIRECTIVE:

Article 1

Objectives

This Directive lays down measures which aim, as a first priority, at the prevention of waste from vehicles and, in addition, at the reuse, recycling and other forms of recovery of end-of life vehicles and their components so as to reduce the disposal of waste, as well as at the improvement in the environmental performance of all of the economic operators involved in the life cycle of vehicles and especially the operators directly involved in the treatment of end-of life vehicles.

Article 2

Definitions

For the purposes of this Directive:

1. 'vehicle' means any vehicle designated as category M₁ or N₁ defined in Annex IIA to Directive 70/156/EEC, and three wheel motor vehicles as defined in Directive 92/61/EEC, but excluding motor tricycles;
2. 'end-of life vehicle' means a vehicle which is waste within the meaning of Article 1(a) of Directive 75/442/EEC;
3. 'producer' means the vehicle manufacturer or the professional importer of a vehicle into a Member State;
4. 'prevention' means measures aiming at the reduction of the quantity and the harmfulness for the environment of end-of life vehicles, their materials and substances;
5. 'treatment' means any activity after the end-of life vehicle has been handed over to a facility for depollution, dismantling, shearing, shredding, recovery or preparation for disposal of the shredder wastes, and any other operation carried out for the recovery and/or disposal of the end-of life vehicle and its components;
6. 'reuse' means any operation by which components of end-of life vehicles are used for the same purpose for which they were conceived;
7. 'recycling' means the reprocessing in a production process of the waste materials for the original purpose or for other purposes but excluding energy recovery. Energy recovery means the use of combustible waste as a means to generate energy through direct incineration with or without other waste but with recovery of the heat;
8. 'recovery' means any of the applicable operations provided for in Annex IIB to Directive 75/442/EEC;
9. 'disposal' means any of the applicable operations provided for in Annex IIA to Directive 75/442/EEC;
10. 'economic operators' means producers, distributors, collectors, motor vehicle insurance companies, dismantlers, shredders, recoverers, recyclers and other treatment opera-

tors of end-of life vehicles, including their components and materials;

11. 'hazardous substance' means any substance which is considered to be dangerous under Directive 67/548/EEC;
12. 'shredder' means any device used for tearing into pieces or fragmenting end-of life vehicles, including for the purpose of obtaining directly reusable metal scrap;
13. 'dismantling information' means all information required for the correct and environmentally sound treatment of end-of life vehicles. It shall be made available to authorised treatment facilities by vehicle manufacturers and component producers in the form of manuals or by means of electronic media (e.g. CD-ROM, on-line services).

Article 3

Scope

1. This Directive shall cover vehicles and end-of life vehicles, including their components and materials. Without prejudice to Article 5(4), third subparagraph, this shall apply irrespective of how the vehicle has been serviced or repaired during use and irrespective of whether it is equipped with components supplied by the producer or with other components whose fitting as spare or replacement parts accords with the appropriate Community provisions or domestic provisions.
2. This Directive shall apply without prejudice to existing Community legislation and relevant national legislation, in particular as regards safety standards, air emissions and noise controls and the protection of soil and water.
3. Where a producer only makes or imports vehicles that are exempt from Directive 70/156/EEC by virtue of Article 8(2)(a) thereof, Member States may exempt that producer and his vehicles from Articles 7(4), 8 and 9 of this Directive.
4. Special-purpose vehicles as defined in the second indent of Article 4(1)(a) of Directive 70/156/EEC shall be excluded from the provisions of Article 7 of this Directive.
5. For three-wheel motor vehicles only Articles 5(1), 5(2) and 6 of this Directive shall apply.

Article 4

Prevention

1. In order to promote the prevention of waste Member States shall encourage, in particular:
 - (a) vehicle manufacturers, in liaison with material and equipment manufacturers, to limit the use of hazardous substances in vehicles and to reduce them as far as possible from the conception of the vehicle onwards, so as in particular to prevent their release into the environment, make recycling easier, and avoid the need to dispose of hazardous waste;

- (b) the design and production of new vehicles which take into full account and facilitate the dismantling, reuse and recovery, in particular the recycling, of end-of life vehicles, their components and materials;
- (c) vehicle manufacturers, in liaison with material and equipment manufacturers, to integrate an increasing quantity of recycled material in vehicles and other products, in order to develop the markets for recycled materials.
2. (a) Member States shall ensure that materials and components of vehicles put on the market after 1 July 2003 do not contain lead, mercury, cadmium or hexavalent chromium other than in cases listed in Annex II under the conditions specified therein;
- (b) in accordance with the procedure laid down in Article 11 the Commission shall on a regular basis, according to technical and scientific progress, amend Annex II, in order to:
- (i) as necessary, establish maximum concentration values up to which the existence of the substances referred to in subparagraph (a) in specific materials and components of vehicles shall be tolerated;
 - (ii) exempt certain materials and components of vehicles from the provisions of subparagraph (a) if the use of these substances is unavoidable;
 - (iii) delete materials and components of vehicles from Annex II if the use of these substances is avoidable;
 - (iv) under points (i) and (ii) designate those materials and components of vehicles that can be stripped before further treatment; they shall be labelled or made identifiable by other appropriate means;
- (c) the Commission shall amend Annex II for the first time not later than 21 October 2001. In any case none of the exemptions listed therein shall be deleted from the Annex before 1 January 2003.

Article 5

Collection

1. Member States shall take the necessary measures to ensure:
- that economic operators set up systems for the collection of all end-of life vehicles and, as far as technically feasible, of waste used parts removed when passenger cars are repaired,
 - the adequate availability of collection facilities within their territory.
2. Member States shall also take the necessary measures to ensure that all end-of life vehicles are transferred to authorised treatment facilities.
3. Member States shall set up a system according to which the presentation of a certificate of destruction is a condition for deregistration of the end-of life vehicle. This certificate shall be issued to the holder and/or owner when the end-of life vehicle is transferred to a treatment facility. Treatment facilities, which have obtained a permit in accordance with Article 6, shall be permitted to issue a certificate of destruction. Member States

may permit producers, dealers and collectors on behalf of an authorised treatment facility to issue certificates of destruction provided that they guarantee that the end-of life vehicle is transferred to an authorised treatment facility and provided that they are registered with public authorities.

Issuing the certificate of destruction by treatment facilities or dealers or collectors on behalf of an authorised treatment facility does not entitle them to claim any financial reimbursement, except in cases where this has been explicitly arranged by Member States.

Member States which do not have a deregistration system at the date of entry into force of this Directive shall set up a system according to which a certificate of destruction is notified to the relevant competent authority when the end-of life vehicle is transferred to a treatment facility and shall otherwise comply with the terms of this paragraph. Member States making use of this subparagraph shall inform the Commission of the reasons thereof.

4. Member States shall take the necessary measures to ensure that the delivery of the vehicle to an authorised treatment facility in accordance with paragraph 3 occurs without any cost for the last holder and/or owner as a result of the vehicle's having no or a negative market value.

Member States shall take the necessary measures to ensure that producers meet all, or a significant part of, the costs of the implementation of this measure and/or take back end-of life vehicles under the same conditions as referred to in the first subparagraph.

Member States may provide that the delivery of end-of life vehicles is not fully free of charge if the end-of life vehicle does not contain the essential components of a vehicle, in particular the engine and the coachwork, or contains waste which has been added to the end-of life vehicle.

The Commission shall regularly monitor the implementation of the first subparagraph to ensure that it does not result in market distortions, and if necessary shall propose to the European Parliament and the Council an amendment thereto.

5. Member States shall take the necessary measures to ensure that competent authorities mutually recognise and accept the certificates of destruction issued in other Member States in accordance with paragraph 3. To this end, the Commission shall draw up, not later than 21 October 2001 the minimum requirements for the certificate of destruction.

Article 6

Treatment

1. Member States shall take the necessary measures to ensure that all end-of life vehicles are stored (even temporarily) and treated in accordance with the general requirements laid down in Article 4 of Directive 75/442/EEC, and in compliance with the minimum technical requirements set out in Annex I to this Directive, without prejudice to national regulations on health and environment.

2. Member States shall take the necessary measures to ensure that any establishment or undertaking carrying out treatment operations obtains a permit from or be registered with the competent authorities, in compliance with Articles 9, 10 and 11 of Directive 75/442/EEC.

The derogation from the permit requirement referred to in Article 11(1)(b) of Directive 75/442/EEC may apply to recovery operations concerning waste of end-of life vehicles after they have been treated according to Annex 1(3) to this Directive if there is an inspection by the competent authorities before the registration. This inspection shall verify:

- (a) type and quantities of waste to be treated;
- (b) general technical requirements to be complied with;
- (c) safety precautions to be taken,

in order to achieve the objectives referred to in Article 4 of Directive 75/442/EEC. This inspection shall take place once a year. Member States using the derogation shall send the results to the Commission.

3. Member States shall take the necessary measures to ensure that any establishment or undertaking carrying out treatment operations fulfils at least the following obligations in accordance with Annex I:

- (a) end-of life vehicles shall be stripped before further treatment or other equivalent arrangements are made in order to reduce any adverse impact on the environment. Components or materials labelled or otherwise made identifiable in accordance with Article 4(2) shall be stripped before further treatment;
- (b) hazardous materials and components shall be removed and segregated in a selective way so as not to contaminate subsequent shredder waste from end-of life vehicles;
- (c) stripping operations and storage shall be carried out in such a way as to ensure the suitability of vehicle components for reuse and recovery, and in particular for recycling.

Treatment operations for depollution of end-of life vehicles as referred to in Annex I(3) shall be carried out as soon as possible.

4. Member States shall take the necessary measures to ensure that the permit or registration referred to in paragraph 2 includes all conditions necessary for compliance with the requirements of paragraphs 1, 2 and 3.

5. Member States shall encourage establishments or undertakings, which carry out treatment operations to introduce, certified environmental management systems.

Article 7

Reuse and recovery

1. Member States shall take the necessary measures to encourage the reuse of components which are suitable for reuse, the recovery of components which cannot be reused and the giving of preference to recycling when environmentally viable, without prejudice to requirements regarding the safety of vehicles and environmental requirements such as air emissions and noise control.

2. Member States shall take the necessary measures to ensure that the following targets are attained by economic operators:

- (a) no later than 1 January 2006, for all end-of life vehicles, the reuse and recovery shall be increased to a minimum of 85 % by an average weight per vehicle and year. Within the same time limit the reuse and recycling shall be increased to a minimum of 80 % by an average weight per vehicle and year;

for vehicles produced before 1 January 1980, Member States may lay down lower targets, but not lower than 75 % for reuse and recovery and not lower than 70 % for reuse and recycling. Member States making use of this subparagraph shall inform the Commission and the other Member States of the reasons therefor;

- (b) no later than 1 January 2015, for all end-of life vehicles, the reuse and recovery shall be increased to a minimum of 95 % by an average weight per vehicle and year. Within the same time limit, the re-use and recycling shall be increased to a minimum of 85 % by an average weight per vehicle and year.

By 31 December 2005 at the latest the European Parliament and the Council shall re-examine the targets referred to in paragraph (b) on the basis of a report of the Commission, accompanied by a proposal. In its report the Commission shall take into account the development of the material composition of vehicles and any other relevant environmental aspects related to vehicles.

The Commission shall, in accordance with the procedure laid down in Article 11, establish the detailed rules necessary to control compliance of Member States with the targets set out in this paragraph. In doing so the Commission shall take into account all relevant factors, inter alia the availability of data and the issue of exports and imports of end-of life vehicles. The Commission shall take this measure not later than 21 October 2002.

3. On the basis of a proposal from the Commission, the European Parliament and the Council shall establish targets for reuse and recovery and for reuse and recycling for the years beyond 2015.

4. In order to prepare an amendment to Directive 70/156/EEC, the Commission shall promote the preparation of European standards relating to the dismantlability, recoverability and recyclability of vehicles. Once the standards are agreed, but in any case no later than by the end of 2001, the European Parliament and the Council, on the basis of a proposal from the Commission, shall amend Directive 70/156/EEC so that vehicles type-approved in accordance with that Directive and put on the market after three years after the amendment of the Directive 70/156/EEC are re-usable and/or recyclable to a minimum of 85 % by weight per vehicle and are re-usable and/or recoverable to a minimum of 95 % by weight per vehicle.

5. In proposing the amendment to Directive 70/156/EEC relating to the ability to be dismantled, recoverability and recyclability of vehicles, the Commission shall take into account as appropriate the need to ensure that the reuse of components does not give rise to safety or environmental hazards.

Article 8

Coding standards/dismantling information

1. Member States shall take the necessary measures to ensure that producers, in concert with material and equipment manufacturers, use component and material coding standards, in particular to facilitate the identification of those components and materials which are suitable for reuse and recovery.
2. Not later than 21 October 2001 the Commission shall, in accordance with the procedure laid down in Article 11 establish the standards referred to in paragraph 1 of this Article. In so doing, the Commission shall take account of the work going on in this area in the relevant international forums and contribute to this work as appropriate.
3. Member States shall take the necessary measures to ensure that producers provide dismantling information for each type of new vehicle put on the market within six months after the vehicle is put on the market. This information shall identify, as far as it is needed by treatment facilities in order to comply with the provisions of this Directive, the different vehicle components and materials, and the location of all hazardous substances in the vehicles, in particular with a view to the achievement of the objectives laid down in Article 7.
4. Without prejudice to commercial and industrial confidentiality, Member States shall take the necessary measures to ensure that manufacturers of components used in vehicles make available to authorised treatment facilities, as far as it is requested by these facilities, appropriate information concerning dismantling, storage and testing of components which can be reused.

Article 9

Reporting and information

1. At three-year intervals Member States shall send a report to the Commission on the implementation of this Directive. The report shall be drawn up on the basis of a questionnaire or outline drafted by the Commission in accordance with the procedure laid down in Article 6 of Directive 91/692/EEC ⁽¹⁾ with a view to establishing databases on end-of life vehicles and their treatment. The report shall contain relevant information on possible changes in the structure of motor vehicle dealing and of the collection, dismantling, shredding, recovery and recycling industries, leading to any distortion of competition between or within Member States. The questionnaire or outline shall be sent to the Member States six months before the start of the period covered by the report. The report shall be made to the Commission within nine months of the end of the three-year period covered by it.

The first report shall cover the period of three years from 21 April 2002.

⁽¹⁾ OJ L 377, 31.12.1991, p. 48.

Based on the above information, the Commission shall publish a report on the implementation of this Directive within nine months of receiving the reports from the Member States.

2. Member States shall require in each case the relevant economic operators to publish information on:
 - the design of vehicles and their components with a view to their recoverability and recyclability,
 - the environmentally sound treatment of end-of life vehicles, in particular the removal of all fluids and dismantling,
 - the development and optimisation of ways to reuse, recycle and recover end-of life vehicles and their components,
 - the progress achieved with regard to recovery and recycling to reduce the waste to be disposed of and to increase the recovery and recycling rates.

The producer must make this information accessible to the prospective buyers of vehicles. It shall be included in promotional literature used in the marketing of the new vehicle.

Article 10

Implementation

1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by 21 April 2002. They shall immediately inform the Commission thereof.

When Member States adopt these measures, these shall contain a reference to this Directive or shall be accompanied by such reference on the occasion of their official publication. The methods of making such a reference shall be laid down by Member States.

2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of domestic law, which they adopt in the field governed by this Directive.

3. Provided that the objectives set out in this Directive are achieved, Member States may transpose the provisions set out in Articles 4(1), 5(1), 7(1), 8(1), 8(3) and 9(2) and specify the detailed rules of implementation of Article 5(4) by means of agreements between the competent authorities and the economic sectors concerned. Such agreements shall meet the following requirements

- (a) agreements shall be enforceable;
- (b) agreements need to specify objectives with the corresponding deadlines;
- (c) agreements shall be published in the national official journal or an official document equally accessible to the public and transmitted to the Commission;
- (d) the results achieved under an agreement shall be monitored regularly, reported to the competent authorities and to the Commission and made available to the public under the conditions set out in the agreement;
- (e) the competent authorities shall make provisions to examine the progress reached under an agreement;

(f) in case of non-compliance with an agreement Member States must implement the relevant provisions of this Directive by legislative, regulatory or administrative measures.

Article 11

Committee procedure

1. The Commission shall be assisted by the committee established by Article 18 of Directive 75/442/EEC, hereinafter referred to as 'the Committee'.

2. Where reference is made to this Article, Articles 5 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.

The period laid down in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be set at three months.

3. The Committee shall adopt its rules of procedure.

4. The Commission, according to the procedure laid down in this Article, shall adopt:

- (a) the minimum requirements, as referred to in Article 5(5), for the certificate of destruction;
- (b) the detailed rules referred to in Article 7(2), third subparagraph;
- (c) the formats relating to the database system referred to in Article 9;

(d) the amendments necessary for adapting the Annexes to this Directive to scientific and technical progress.

Article 12

Entry into force

1. This Directive shall enter into force on the day of its publication in the *Official Journal of the European Communities*.

2. Article 5(4) shall apply:

— as from 1 July 2002 for vehicles put on the market as from this date,

— as from 1 January 2007 for vehicles put on the market before the date referred to in the first indent.

3. Member States may apply Article 5(4) in advance of the dates set out in paragraph 2.

Article 13

Addressees

This Directive is addressed to the Member States.

Done at Brussels, 18 September 2000.

For the European Parliament

The President

N. FONTAINE

For the Council

The President

H. VÉDRINE

ANNEX I

Minimum technical requirements for treatment in accordance with Article 6(1) and (3)

1. Sites for storage (including temporary storage) of end-of-life vehicles prior to their treatment:
 - impermeable surfaces for appropriate areas with the provision of spillage collection facilities, decanters and cleanser-degreasers,
 - equipment for the treatment of water, including rainwater, in compliance with health and environmental regulations.
 2. Sites for treatment:
 - impermeable surfaces for appropriate areas with the provision of spillage collection facilities, decanters and cleanser-degreasers,
 - appropriate storage for dismantled spare parts, including impermeable storage for oil-contaminated spare parts,
 - appropriate containers for storage of batteries (with electrolyte neutralisation on site or elsewhere), filters and PCB/PCT-containing condensers,
 - appropriate storage tanks for the segregated storage of end-of-life vehicle fluids: fuel, motor oil, gearbox oil, transmission oil, hydraulic oil, cooling liquids, antifreeze, brake fluids, battery acids, air-conditioning system fluids and any other fluid contained in the end-of-life vehicle,
 - equipment for the treatment of water, including rainwater, in compliance with health and environmental regulations,
 - appropriate storage for used tyres, including the prevention of fire hazards and excessive stockpiling.
 3. Treatment operations for depollution of end-of-life vehicles:
 - removal of batteries and liquified gas tanks,
 - removal or neutralisation of potential explosive components, (e.g. air bags),
 - removal and separate collection and storage of fuel, motor oil, transmission oil, gearbox oil, hydraulic oil, cooling liquids, antifreeze, brake fluids, air-conditioning system fluids and any other fluid contained in the end-of-life vehicle, unless they are necessary for the re-use of the parts concerned,
 - removal, as far as feasible, of all components identified as containing mercury.
 4. Treatment operations in order to promote recycling:
 - removal of catalysts,
 - removal of metal components containing copper, aluminium and magnesium if these metals are not segregated in the shredding process,
 - removal of tyres and large plastic components (bumpers, dashboard, fluid containers, etc), if these materials are not segregated in the shredding process in such a way that they can be effectively recycled as materials,
 - removal of glass.
 5. Storage operations are to be carried out avoiding damage to components containing fluids or to recoverable components and spare parts.
-

ANNEX II

Materials and components exempt from Article 4(2)(a)

Materials and components	To be labelled or made identifiable in accordance with Article 4(2)(b)(iv)
<i>Lead as an alloying element</i>	
1. Steel (including galvanised steel) containing up to 0,35 % lead by weight	
2. Aluminium containing up to 0,4 % lead by weight	
3. Aluminium (in wheel rims, engine parts and window levers) containing up to 4 % lead by weight	X
4. Copper alloy containing up to 4 % lead by weight	
5. Lead/bronze bearing-shells and bushes	
<i>Lead and lead compounds in components</i>	
6. Batteries	X
7. Coating inside petrol tanks	X
8. Vibration dampers	X
9. Vulcanising agent for high pressure or fuel hoses	
10. Stabiliser in protective paints	
11. Solder in electronic circuit boards and other applications	
<i>Hexavalent chromium</i>	
12. Corrosion preventative coating on numerous key vehicle components (maximum 2 g per vehicle)	
<i>Mercury</i>	
13. Bulbs and instrument panel displays	X

Within the procedure referred to in Article 4(2)(b), the Commission shall evaluate the following applications:

- lead as an alloy in aluminium in wheel rims, engine parts and window levers
- lead in batteries
- lead in balance weights
- electrical components which contain lead in a glass or ceramics matrix compound
- cadmium in batteries for electrical vehicles

as a matter of priority, in order to establish as soon as possible whether Annex II is to be amended accordingly. As regards cadmium in batteries for electrical vehicles, the Commission shall take into account, within the procedure referred to in Article 4(2)(b) and in the framework of an overall environmental assessment, the availability of substitutes as well as the need to maintain the availability of electrical vehicles.

自工会事務局仮訳

2000年9月18日付け

E L Vに関する欧州議会および閣僚理事会指令 2000/53/EC

欧州共同体設立条約，特に，その175条(1)に鑑み、
欧州委員会の提案¹を考慮し、
経済社会委員会の見解²を考慮し、
地域委員会の見解を考慮し、
共同体条約251条の手順に従い調停委員会が2000年5月23日に承認した共同条文³に照らし、

欧州議会と欧州連合閣僚理事会は、以下の事項を考慮に入れて、本指令を採択した。

- (1) E L Vに関する各国の様々な方策の間の調和を図るべきであるが、その目的は、第一に、E L Vが環境に及ぼす影響を最小限に抑え、それによって環境の質の保護、保全、および向上に寄与し、且つエネルギー保全に貢献するためであり、第二に、共同体内市場の円滑な活動を保証し、欧州共同体内における競争の歪みを防止するためである。
- (2) 上記に示す目的、とりわけ、再利用と再生のための車両設計、回収処理施設の要件、また助成原理と汚染者負担原理を考慮に入れた上での再使用、再利用、および再生に関する目標の達成に関して、各国の取り組みの整合性を保証するために、欧州共同体規模の枠組みが必要である。
- (3) 欧州共同体内において、毎年800万から900万トンの廃棄物がELVから発生しており、これを適正に管理しなければならない。
- (4) 予防原理と防止原理を実行するためには、また欧州共同体の廃棄物管理戦略に沿うならば、廃棄物の発生はできるかぎり避けなければならない。
- (5) 更に、基本的な原則は、廃棄物を再使用し再生すること、ならびに再使用と再利用を優先することである。
- (6) 加盟国は、関係事業者がELVの回収、処理および再生のためのシステムを設置することを確実にするための方策を講じるべきである。

¹ OJ C 337, 7.11.1997, p.3, 及び OJ C 156, 3.6.1999, p.5.

² OJ C 129, 27.4.1998, p.44.

³ 1999年11月1日の欧州議会見解(OJ C 150 28.5.1999, p.420) 1999年7月29日の理事会共通見解(OJ C 317, 4.11.1999, p.19)ならびに2000年2月3日の議会決定(官報未掲載)、2000年7月20日の理事会決定および2000年9月7日の議会決定

- (7) 加盟国は、最終保有者あるいは所有者が、市場価値がゼロまたはマイナスになったを ELV を公認の処理施設に引き渡す際無償であることを保証するべきである。加盟国は、これらの方策を実行するための費用の全部または相当部分を生産者が負担することを保証するべきである。通常の市場原理が正常に機能することを妨げてはならない。
- (8) 本指令は、車両、ELV ならびにそれらの構成部品と材料及び、補修・交換部品を含めて対象とし、安全基準、廃棄ガス規制および騒音規制を侵害しないものとする。
- (9) 本指令では、適切な場合において、以下の幾つかの現行指令が使用している用語を借用しているものと理解すること。即ち、有害物質の分類、梱包、およびラベル表示に係る法律、規則、および行政規定の統一に関する 1967 年 6 月 27 日付閣僚理事会指令 67/548/EEC¹、自動車とそのトレーラーの型式認可に係る加盟国の法律の統一に関する 1970 年 2 月 6 日付閣僚理事会指令 70/156/EEC²、および廃棄物に関する 1975 年 7 月 15 日付閣僚理事会指令 75/442/EEC³。
- (10) ヴィンテージ車両つまり歴史的車両または収集者にとって価値があるか又は博物館での所蔵が意図されている車両で、適正かつ環境面で安全な方法で保管されているものは、いつでも使用できる状態にある車両であれ部品に解体されたものであれ、指令 75/442/EEC が定める廃棄物の定義の対象にならず、本指令の適用範囲に入らない。
- (11) 車両の構想段階から予防策を適用し、特に車両内の有害物質の低減と規制を進める形を取って、それらを環境に放出することを防ぎ、再利用を促進し且つ有害廃棄物の処理を回避するための措置を講じることが重要である。とりわけ、鉛、水銀、カドミウム、および六価クロムの使用を禁止することは重要で、これらの重金属は、定期的に見直しを行うリストによる一定の使用法の範囲内でしか使用しないこと。
これは、一定の材料および構成部品が ASR 留物にならないこと、または焼却されたり埋立処分されないことを保証するのに役立つ。
- (12) ELV の全プラスチック類の再利用は継続的に改善されるべきである。欧州委員会は現在 PVC の環境への影響を調査中である。委員会は、その結果に基づいて、車両への配慮を含めて PVC の使用に適した提案を行う予定である。
- (13) ELV とその構成部品の解体、再使用、および再利用に関する要件は、新車の設計、生産に盛り込まれるべきである。

¹ OJ 196, 16.8.1967,p.1.最新修正版は委員会指令 98/98/EC (OJ L 355, 30.12.1998, p.1.)

² OJ L 42, 23.2.1970,p.1.最新修正版は欧州議会および閣僚理事会指令 98/91/EC (OJ L 11, 16.1.1999,p.25.)

³ OJ L 194, 25.7.1975,p.39.最新修正版は委員会決定 96/350/EC (OJ L 135, 6.6.1996, p.32.)

- (14) 再利用材料の市場開拓を促進すべきである。
- (15) ELV が環境に危険を与えずに廃棄されることを保証するために、適切な回収システムを設けること。
- (16) ELV の登録抹消条件として解体証明書の使用が導入されるべきである。登録抹消制度のない加盟国は、ELV が処理施設に移送される時に解体証明書を該当する所管官庁に届ける制度を設置すること。
- (17) 本指令は、加盟国が適切な場合に車両の仮登録抹消を認めることを防げない。
- (18) 回収および処理事業者は許可を取得した場合のみ、また、許可の代わりに登録を用いる場合には特定の条件が満たされてはじめて操業が許可されるべきである。
- (19) 車両の再利用性および再生性の向上を促進すること。
- (20) 環境への悪影響を防止し、かつ貿易と競争の歪みの発生を避けるために、保管および処理事業に関する要件を定めることが重要である。
- (21) 短期間に結果を出し、更には、事業者、消費者、および当局が必要な長期的展望を持つために、関係事業者が達成すべき再使用・再利用・再生に関する定量的目標を定めること。
- (22) 生産者は、再使用・再利用・再生の定量的目標が達成されるような方法で車両を設計し製造することを保証すべきである。この目的に向けて、欧州委員会は欧州基準の作成を推進し、関連する欧州車両型式認可法制を改正するためにその他の必要な措置を講じる予定である。
- (23) 加盟国は、本指令の規定を実施するにあたって、特に、回収、解体、処理、および再利用市場への中小企業の参入に関して、競争が妨げられないように保証すること。
- (24) 廃車の解体とリカバリー特にリサイクルを促進するために、車両メーカーは、公認処理施設に対し、特に有害物質に関して必要な全ての解体情報を提供すること。
- (25) 欧州基準の作成を必要に応じ推進させること。車両メーカーと素材メーカーは、欧州委員会が関連委員会の協力によって制定する構成部品材料コード基準を使用すること。この基準の作成にあたり、欧州委員会は、必要に応じて、域内の関連する国際協議機関が進めている作業を考慮に入れる。
- (26) 本指令の目的の履行をモニターするために ELV に関する欧州共同体全体のデータが必要である。
- (27) 消費者が行動と態度を調節するため、十分な情報の提供がなされなければならない。関連す

る関係事業者はこの目的のために、情報の入手を容易にすること。

- (28) 加盟国は、一定の条件が満たされれば、当該関係事業者との協定により、一部の規定を実行することを選ぶことができる。
- (29) 処理施設および有害物質の使用に関する要件を科学技術の進歩に適応させること、解体証明書に関する最低基準を採用すること、データベース用フォーマットの採用、および数値目標の順守を監督するのに必要な措置等は、委員会手続きに基づいて欧州委員会が遂行するものとする。
- (30) 本指令の実行のために講じるべき措置は、欧州委員会に授与される実行権限の行使に関する手順を定めた 1999 年 6 月 28 日付閣僚理事会決定 1999/468/EC¹ に基づいて採択されなければならない。
- (31) 加盟国は、本指令の規定を、定める日付に先立って適用してもよい。ただし、当該措置が条約に適合することを条件とする。

¹ OJ 184,17.07.1999, p.23.

第1条

目的

本指令では、第一優先順位として車両からの廃棄物の発生を防止することを目的とし、それに加えて廃棄物の処分を低減するためにELVとその構成部品の再使用、再利用およびその他の形態による再生を目指し、さらに車両のライフサイクルに関与する全ての関係事業者、特に、ELVの処理に直接関わる事業者の環境保護能力の向上をめざす方策について規定する。

第2条

定義

- (1) 「車両」とは、指令70/156/EEC附則II(A)にするカテゴリーM1またはN1に定義される車両、および指令92/61/EECに定義する三輪自動車を指す。ただし、原付三輪車を除く。
- (2) 「ELV」とは、指令75/442/EECの第1条(a)の意味における廃棄物である車両を指す。
- (3) 「生産者」とは、車両メーカーまたは加盟国への職業的車両輸入者を指す。
- (4) 「防止」とは、ELVとその材料および物質の量ならびに環境への有害性の低減をめざす方策を指す。
- (5) 「処理」とは、無害化処理、解体、剪断、破砕、破砕廃棄物の再生または処分の前工程、およびELVとその構成部品の再生ないし処分のために行うその他の作業のために、ELVを施設に引渡した後の活動を指す。
- (6) 「再使用」とは、ELVの構成部品をそれが想定されたのと同じ目的のために使用することを指す。
- (7) 「再利用」とは、廃棄物を本来の目的またはエネルギー再生を除く他の目的のために生産工程で再加工することを指す。エネルギー再生とは、可燃廃棄物を他の廃棄物と共に又は単独で、直接に焼却することによってエネルギーを発生させる媒体として、ただし、を回収して、使用することを言う。
- (8) 「再生」とは、指令75/442/EEC附則IIBに定める処理作業のいずれかを指す。
- (9) 「処分」とは、指令75/442/EEC附則IIAに定める該当作業のいずれかを指す。
- (10) 「関係事業者」とは、ELVとその構成部品および材料の生産者、流通業者、回収業者、自動車保険会社、解体業者、シュレッダー業者、再生業者、再利用業者、およびその他の処理事業者を指す。
- (11) 「有害物質」とは、指令67/548/EECに基づいて危険とみなされる物質を指す。
- (12) 「シュレッダー」とは、直接再使用可能な金属スクラップを得る目的を含めて、ELVを細かく切断または破砕するために用いる装置を指す。
- (13) 「解体情報」とは、ELVを適正かつ環境面で安全に処理するのに必要な全ての情報を指す。これは認定処理事業者が車両メーカーおよび構成部品生産者からマニュアルの形で又は電子メディア(例えばCD-ROM、オンラインサービス)によって入手できるものとする。

第3条 適用範囲

1. 本指令は車両とELVを、その構成部品と材料を含めて対象とする。第5条(4)3段に抵触することなく、本指令は、当該車両が使用期間中にどのように使用され整備されたかに関わりなく、また当該車両が生産者から供給された構成部品を装備しているか、それとも該当する欧州共同体規定または国内規定に従って補修・交換部品として取り付けた他の構成部品を装備しているかに関わりなく、適用するものとする。
2. 本指令は、特に安全基準、排気ガス規制および騒音規制、ならびに土壌と水の保護に関して、現行の欧州共同体法規および関連する国内法規に抵触することなく、適用するものとする。
3. 指令70/156/EECの適用をその第8条(2)(a)によって免除される車両を生産者が製造、または輸入するだけであれば、加盟国は当該生産者とその車両への本指令第7条(4)、第8条、および第9条の適用から免除することができる。
4. 指令70/156/EEC第4条(1)(a)の第2段落で定義した特別目的車は、本指令第7条の規定から除外するものとする。
5. 三輪自動車については、本指令の第5条(1)(2)、および第6条を適用するものとする。

第4条 防止

1. 廃棄物の防止を推進するために、加盟国は特に下記のような促進策を講じるものとする。
 - (a) 有害物質を環境に放出することを防止し、再利用を容易にし、更に、有害廃棄物処分の必要が生じるのを防止するよう、車両メーカーが、材料および部品メーカーと連携して、有害物質の車両への使用制限と車両構想段階から可能な限り低減することを促し。
 - (b) ELVとその構成部品および材料の解体、再使用、および再生、中でも、再利用が十分に考慮され、かつそれが容易であるような新車の設計と生産を促進する。
 - (c) 車両メーカーが材料および装備品メーカーと連携して、再利用材料市場の発展を図るために、車両あるいは他の製品に組み込む再利用材料の量を増やすように促す。
2.
 - (a) 加盟国は、2003年7月1日以後に市場投入される車両の材料および構成部品が、附則IIに記載する事例ならびに定めた条件に適合する場合を除き、鉛、水銀、カドミウム、および六価クロムを含有しないことを保証するものとする。

- (b) 第 11 条に定める手順に従って、欧州委員会は科学と技術の進歩に応じて定期的に附則 II を修正するものとする。その目的は、
- (i) 必要に応じて、(a)項に掲げた物質が、車両の特定の材料と構成部品に含まれる最大許容含有率を定めるため
 - (ii) これらの物質の使用が不可避である場合に、車両の一定の材料と構成部品には(a)項の規定の適用を免除するため
 - (iii) これらの物質の使用を避けることができる場合に、車両の材料と構成部品を附則 II から削除するため
 - (iv) (i)項と(ii)項に基づいて、その後の処理に先立って除去できる車両材料および構成部品を指定するため。それらをラベルで表示するか、または他の適当な方法によって識別できるようにすること。
- (c) 欧州委員会は 2000 年 10 月 21 日以前に、第一回目の附則 II の修正を行うものとする。いずれの場合にも、2003 年 1 月 1 日以前に、附則に記載した何れの免除条項をも削除してはならない。

第 5 条 回収

1. 加盟国は以下の条項を保証するために必要な措置を講じるものとする。
 - 関連事業者は、技術的に実行可能なかぎり、E L V と、乗用車を修理した際に取り外し使用済部品を回収するためのシステムを設けること。
 - 加盟国の領土内において回収施設が十分に利用可能なこと。
2. 加盟国はまた、全ての E L V が公認処理施設に引き渡されることを保証するために必要な措置を講じるものとする。
3. 加盟国は、解体証明書の提示が E L V の登録抹消の根拠となるようなシステムを設立するものとする。この証明書は、E L V が処理施設に引き渡された際に、車の保有者または所有者に交付されるものとする。第 6 条に基づいて許可を得た処理施設は解体証明書の発行を許可されるものとする。加盟国は、生産者、販売業者、回収業者が、E L V の公認処理施設への引き渡しを保証し、かつ、当該業者が当局に登録しているという条件に限り、公認処理施設に代り解体証明書を発行することを許可することができる。

処理施設、販売業者または回収業者が公認処理施設に代って破壊証明書を発行しても、それによってそれら業者に金銭的償還を請求する資格が生じるわけではない。ただし、これらが

明らかに加盟国によって決められた場合を除く。

本指令の実施日に登録抹消制度がない加盟国は、E L V が処理施設に引き渡された際に解体証明書を関連する所管官庁に届けることの根拠となる制度を設立するか、あるいは、その他の方法で本項の条件を順守するものとする。本段を利用する加盟国はその旨を欧州委員会に届けるものとする。

4. 加盟国は、車両の市場価値がゼロまたはマイナスになったときに、3 項に基づく公認処理施設への車両の引渡しが、最終保有者または所有者に負担をかけずに行われることを保証するために、必要な措置を講じるものとする。

加盟国は、生産者が本措置の実現に要する費用の全額または相当部分を負担するか、あるいは、第 1 段に記したのと同じ条件で E L V を引取することを保証するために、必要な措置を講じるものとする。

加盟国は、E L V に車両の不可欠の構成部品、特に、エンジンやボディーが欠落している場合、または E L V に他の廃棄物が含まれる場合には、E L V の引渡しが無償にはならない旨の規定を設けてもよい。

第 1 段の条項の実施により市場に歪みが生じないことを保証する目的のもと 欧州委員会は定期的に監視し、必要に応じ、欧州議会と閣僚理事会にその修正を提案するものとする。

5. 加盟国は、所管官庁が、他の加盟国におき第 3 項に基づいて発行された解体証明書を相互に認証し、受け入れることを保証するために、必要な措置を講じるものとする。この目的のために、欧州委員会は 2001 年 10 月 21 日以前に、以解体証明書に関する最低要件を制定する。

第 6 条 処理

1. 加盟国は、指令 75/442/EEC 第 4 条に定める一般要件に基づき、かつ本指令附則 I に定める最低技術要件に従い、全ての E L V が、健康と環境に関する国内規則を侵害することなく保管され（一時的であっても）、処理されることを保証するために、必要な措置を講じるものとする。
2. 加盟国は、処理事業を行う施設または企業が指令 75/442/EEC の 9, 10, 11 条に従って所管官庁から許可を取得するか又はそこに登録することを保証するために、必要な措置を講じるものとする。

本指令附則 I(3)に基づく E L V 処理後の廃棄物に係わる再生作業に対し、登録前に所管官庁の検査がある場合には、指令 75/442/EEC 第 11 条(1)(b)に定めた許可要件の減免措置を適用

することができる。この検査は指令 75/442/EEC 第 4 条に記した目的を達成するために以下の点を検証するものとする。

- (a) 処理すべき廃棄物の種類と量
- (b) 適合すべき一般技術要件
- (c) 講じるべき安全予防措置

この検査は年に 1 回行うものとする。減免措置を講じる加盟国はその結果を欧州委員会に届け出るものとする。

3. 加盟国は、処理作業を行う施設または企業が附則 I に基づいて少なくとも以下の義務を果たすことを保証するために、必要な措置を講じるものとする。

- (a) 環境への悪影響を低減するために、後続処理または他の同等の手配を行なう前に、E L V の解装を行なうものとする。第 4 条(2)に基づいてラベル表示をするか又はそれ以外の方法で識別できるようにされている構成部品または材料を、後続処理の前に除去するものとする。
- (b) 有害な材料と構成部品は、その後の E L V 破碎廃棄物(ASR:訳者註)を汚染しないように、特定の方法で取り外し隔離すること。
- (c) 解体作業と保管は、再使用と再生、特に再利用される車両構成部品の適正を保証するように行うこと。

附則 I(3)に記す E L V の無害化処理作業は可及的速やかに行うものとする。

- 4. 加盟国は、第 2 項に記した許可または登録が 1 項、2 項、3 項の要件を順守するために必要な全ての条件を含むことを保証するために、必要な措置を講じるものとする。
- 5. 加盟国は、処理作業を行う施設または企業に、認定された環境管理システムの導入を促すものとする。

第7条
再使用と再生

1. 加盟国は、再使用に適した構成部品の再使用、ならびに再使用できない構成部品については、環境面で実行可能であれば再利用を優先とした再生を、車両の安全性に関する要件と排気ガス規制、騒音規制のような環境要件を侵害することなく促進するために、必要な措置を講じるものとする。
2. 加盟国は関係事業者が以下の目標を確実に達成するために、必要な措置を講じるものとする。
 - (a) 全ELVについて、2006年1月1日以前に、再使用と再生を、年間の車両あたり平均重量で最低85%まで向上するものとする。同じ期間内に、再使用と再利用を年間の車両あたり平均重量で最低80%まで向上するものとする。

1980年1月1日以前に生産された車両では、加盟国は低い目標値を設定してもよいが、再使用と再生については75%を下回らず、再使用と再利用については70%を下回ってはならない。本段を適用する加盟国はその理由を欧州委員会と他の加盟国に通知する。

- (b) 全ELVについて、2015年1月1日以前に、再使用と再生を、年間の車両あたり平均重量で最低95%まで向上するものとする。同じ期間内に、再使用と再利用は、年間の車両あたり平均重量で最低85%まで向上するものとする。

欧州議会と閣僚理事会は、遅くとも2005年12月31日までに、欧州委員会の報告書とそれに伴う提案に基づき、(b)項に記した目標の再検討を行うものとする。欧州委員会はこの報告書において、車両構成材料の開発状況、およびその他の関連する環境的側面を考慮に入れるものとする。

欧州委員会は、第11条に定める手順に従って、本項に定めた目標値に加盟国が適合しているかどうかを監督するのに必要な詳細な規則を制定するものとする。欧州委員会はその作業に際して、全ての関連要因を、とりわけデータの入手可能性とELVの輸出入問題を考慮に入れるものとする。欧州委員会は2002年10月21日以前にこの措置を講じるものとする。

3. 欧州委員会の提案に基づき、欧州議会と閣僚理事会は2015年以降の再使用と再生ならびに再使用と再利用に関する目標値を設定する。
4. 指令70/156/EECを修正するため、欧州委員会は車両の解体可能性、再生可能性、および再利用可能性に関する欧州基準の作成を推進するものとする。この基準について合意が得られれば、(ただしいかなる場合にも2001年末までに) 欧州議会と閣僚理事会は、欧州委員会の提案に基づいて指令70/156/EECを修正し、その結果、同指令によって型式認可を受け、且つ指令70/156/EECの修正より3年後に市場に出される車両の再使用可能率及び再利用可能率が、車両あたりの重量で最低85%に達し、再使用可能率および再生可能率が車両あたり

の重量で最低 95%に達するようにする。

5. 車両の解体可能性、再生可能性、および再利用可能性に関して、指令 70/156/EEC の修正を提案するにあたり、欧州委員会は、構成部品の再使用が安全または環境面での危害を生じないことを保証する必要性を適切に考慮に入れるものとする。

第 8 条

コード基準 / 解体情報

1. 加盟国は、生産者が材料および装備品メーカーと協力して、とりわけ、再使用と再生に適した構成部品と材料の識別を容易にするために、構成部品および材料コード基準を使用することを保証するために、必要な措置を講じるものとする。
2. 欧州委員会は、2001 年 10 月 21 日以前に、第 11 条に定める手順に従って、本条第 1 項に記した基準を制定するものとする。その作業に際して、欧州委員会は域内の関連する国際協議機関が進めている作業を考慮に入れ、該当する場合にはそれに寄与するものとする。
3. 加盟国は、生産者が市場に出される新車の各型式毎の解体情報を当該車両が市場に出された後 6 ヶ月以内に提供することを保証するために、必要な措置を講じるものとする。この情報は、本指令の規定を順守するために処理施設が必要とする限り、とりわけ第 7 条に定めた目標を達成するために、異なる車両構成部品と材料、および車両内の全ての有害物質の所在を識別するものとする。
4. 加盟国は、営業上および産業上の秘密を侵害することなく、車両構成部品のメーカーが、再使用できる構成部品の解体、保管、およびテストに関する適当な情報を、公認処理施設が要求すればいつでも入手できるようにすることを保証するために、必要な措置を講じるものとする。

第 9 条

報告と情報

1. 加盟国は、3 年毎に本指令の実行について欧州委員会に報告書を提出するものとする。この報告者は、ELV とその処理に関するデータベースを作成するために指令 91/692/EEC¹ の第 6 条に定める手順に従って欧州委員会が起案した質問書または概略書に基づいて作成するものとする。報告書は、加盟国間または加盟国内の競争の歪みに通じる自動車販売構造の予想される変化、ならびに回収、解体、破碎、再生、および再利用業界の構造の同様の変化に関する関連

¹ [OJ L 377, 31.12.1991, P.48.](#)

情報を記載するものとする。質問書または概略書は、報告書が扱う期間の開始6ヶ月前に加盟国に送付するものとする。報告書はそれが扱う3年の期間が終了した後9ヶ月以内に欧州委員会宛に作成するものとする。

最初の報告書は2002年4月21日から向こう3年間の期間を扱う。

上記の情報に基づいて、欧州委員会は加盟国から報告書を受取った後9ヶ月以内に本指令の実行に関する報告書を発表するものとする。

2. 加盟国は、各々の場合に応じて、該当する関係事業者に、以下に関する情報の発表を求めるものとする。
 - 再生可能性と再利用可能性に関する車両とその構成部品の設計
 - E L Vの環境面で安全な処理、とりわけ全ての液類の除去と解体
 - E L Vとその構成部品の再使用、再利用、および再生方法の開発と最適化
 - 再生と再利用による処分廃棄物の低減と再生および再利用率の向上達成の進捗度

生産者はこの情報を今後車両を買おうとする人が利用できるものにしなければならない。この情報は新車の販売に使用される販売促進用資料に記載するものとする。

第10条 実施

1. 加盟国は、2002年4月21日までに、本指令を順守するのに必要な法律、規則、および行政規定を発効するものとする。加盟国はそれを直ちに欧州委員会に伝えるものとする。

加盟国がこれらの施策を採択するときには、本指令への典拠指示を記載するか、公式発表に際してこの典拠指示を添付するものとする。この典拠指示の方法は加盟国が定めるものとする。

2. 加盟国は、本指令の対象となる分野に関して採択する国内法の主要規定の条文を欧州委員会に届けるものとする。
3. 本指令に定めた目標が達成されるならば、加盟国は、所管官庁と関連事業者との合意によって、4(1)、5(1)、7(1)、8(1)、8(3)、および9(2)の各条に定めた規定を差し換え、5(4)条の実行に関する詳細な規則を定めてもよい。かかる協定は以下の要件を満たすものとする。
 - (a) 合意は実施可能なものであること
 - (b) 合意は目標値としてそれに対応する最終期限を定めること

- (c) 合意は国内の官報または公衆が同等に利用できる公式文書に発表し、欧州委員会に伝達すること
- (d) 合意によって達成された結果を定期的に観察し、所管官庁と欧州委員会に報告し、合意が定める条件で公衆が入手できるようにすること
- (e) 所管官庁は、合意に基づいて達成された進捗状況を調査するための規定を設けること
- (f) 合意が順守されない場合には、加盟国は法規措置または行政措置によって本指令の関連規定を実行しなければならない。

第 11 条 委員会手順

1. 欧州委員会は、指令 75/442/EEC の第 18 条によって設置される委員会(以下：委員会)の補佐を受けるものとする。
その委員会は手続き規則を採択するものとする。
2. 本条を引用する場合には、閣僚理事会決定 1999/468/EC 第 5 条と第 7 条を適用し、その第 8 条の規定を考慮するものとする。

EU 決定 1999/468/EC 第 5 条(6)に記載する期間は 3 ヶ月で設定するものとする。

3. 委員会はその規則手順を適用する。
4. 欧州委員会はここに定める手順に従って以下の事項を採択するものとする。
 - (a) 第 5 条(5)に定めた、破壊証明書に関する最低要件
 - (b) 第 7 条(2)第 3 段に関連する詳細な規則
 - (c) 第 9 条に記したデータベースシステムに関連するフォーマット
 - (d) 本指令附則を科学と技術の進歩に適合させるのに必要な修正

第 12 条

実施

1. 本指令は欧州共同体官報に発表される日に発効する。
2. 第5条(4)の適用は以下の通りとする。
 - 2002年7月1日以降市場投入される車両の場合
 - 2007年1年1日から、前段に記した日付以前に市場投入された車両の場合
3. 加盟国は2項に定めた日付に先立って第5条(4)を適用してもよい。

第13条

発令

本指令は加盟国に対して発令する。
2000年9月18日、ブリュッセルにて作成。

欧州議会代表
議長 F.Fontain

閣僚理事会代表
議長 H.Vedrine

附則 I

第 6 条(1)および(3)に基づく処理に関する最低技術要件

1. 処理前 E L V の保管（一時的保管を含む）場所
 - 漏出物回収設備、デカンター、洗剤・脱脂剤を備えた、適当な面積の不浸透性地表面
 - 保健環境規則に適合する水（雨水を含む）処理設備
2. 処理現場
 - 漏出物回収設備、デカンター、洗剤・脱脂剤を備えた、適当な面積の不浸透性地表面
 - 解体部品用の適当な保管場所．オイルで汚れた部品用の不浸透性保管所を含む
 - バッテリー（現地または他の場所での電解質の中和を伴う）、フィルター、および PCB/PCT 含有コンデンサーを保管するための適当な容器
 - 廃液、すなわち燃料、モーターオイル、ギヤボックスオイル、トランスミッションオイル、油圧オイル、冷却液、凍結防止剤、ブレーキ液、バッテリー液、空調装置液、および E L V に含まれるその他の液を分離保管するための適当な保管タンク
 - 保健環境規則に適合する水（雨水を含む）処理設備
 - 中古タイヤの適当な保管場所．火災危険と超過貯蔵の防止装置を含む
3. E L V 無害化のための処理作業
 - バッテリーと液化ガス用タンクの取り外し
 - 爆発の恐れのある構成部品（例えばエアバッグ）の取り外し又は中和
 - 燃料、モーターオイル、トランスミッションオイル、ギヤボックスオイル、油圧オイル、冷却液、凍結防止剤、ブレーキ液、空調装置液、および E L V に含まれるその他液類の除去と分離回収および保管、ただし、当該部品の再使用のために必要な場合を除く
 - 水銀を含有していると識別される全ての部品を、実施可能な限り除去
4. 再利用を推進するための処理作業
 - 触媒の取り外し
 - 破碎工程で分離困難な、銅、アルミニウム、およびマグネシウムを含む金属部品の取り外し
 - タイヤおよび大型プラスチック構成部品（バンパー、ダッシュボード、液容器、等）が破碎工程で分離できない場合、材料として有効再利用できるための取り外し
 - ガラスの取り外し
5. 分離作業は、液類を含有している構成部品または再生可能な構成部品と予備部品を損傷しないように行うこと。

附則 II

第 4 条(2)(a)で免除される材料および構成部品

材料および構成部品	第 4 条(2)(b)(iv)に基づいてラベル表示するか又は識別できるようにすべきもの
合金要素としての鉛	
1. 重量で最大 0.35%の鉛を含有するスチール（亜鉛めっき鋼を含む）	
2. 重量で最大 0.4%の鉛を含有するアルミニウム	
3. 重量で最大 4%の鉛を含有する（ホイールリム、エンジン部品、およびウィンドーレバーの）アルミニウム	X
4. 重量で最大 4%の鉛を含有する銅合金	
5. 鉛 / 青銅ベアリングシェルおよびブッシュ	
構成部品中の鉛および鉛化合物	
6. バッテリー	X
7. ガソリンタンクの内面コーティング	X
8. ダンパー(防振装置:訳者註)	X
9. 高圧または燃料ホース用加硫剤	
10. 防護塗料の安定剤	
11. 電子基板およびその他に使用されるハンダ	
六価クロム	
12. 多数の主要車両構成部品上の防錆塗装（車両あたり最大 2g）	
水銀	
13. 電球および計器表示板	X

Annex を修正すべきか否かできるだけ早く決定するために、第 4 条(2)b に記した手順内で、欧州委員会は以下の使用を評価するものとする。

- ホイールリム、エンジン部品、およびウィンドーレバーのアルミニウム合金に使う鉛
- バッテリー内の鉛
- 鉛バランスウェイト
- 鉛を含むガラスまたはセラミック化合物電気構成部品
- 電動車両用バッテリー内のカドミウム

電気自動車用バッテリー内のカドミウムについて、欧州委員会は第 4 条(2)b に記した手順内で、また全体的な環境アセスメントの枠組の中で、代用品の入手可能性ならびに電気車両の利用可能性を維持する必要性を考慮に入れるものとする。