参考資料5

諸外国の使用済自動車判別に関する法令・ガイドライン等の整理

2026/9/29

本資料の目的・留意点・用語の定義

- 12の国・地域・州における使用済自動車（ELV）の判断に関する法令等を調査し整理した。
- 本資料は、諸外国のELVの判断に関する基礎情報を取りまとめ共有することを目的に作成している。
- 各国では、ELVの定義が異なり、全損車両、サルベージ車両等の内容も含めて調査を行っているため、国内法と同じ解釈とはならない場合があることに留意いただきたい。

用語	意味
判別基準	・ 1つでも該当すれば原則としてELVに該当すると判断するための基準。技術的基準・経済的基準・法的行政的基準に分類。
補助指標	・ ELV該当性を直接判定するものではないが、ELVである可能性を示す指標。技術的指標・経済的指標・法的行政的指標に分類。
ELV	・ “End-of-Life Vehicle”の略、日本語では「使用済自動車」。寿命を終え、廃棄・リサイクルの対象となる自動車。
VEI	・ “Véhicule Économiquement Irréparable”の略、日本語では「経済的修理不能車」。フランスの制度で、修理費が車両価値を上回り、修理に経済合理性がないと保険会社が判定した車両。
VGE	・ “Véhicule Gravement Endommagé”の略、日本語では「重大損傷車」。フランスの制度で、火災・水害・構造欠陥等、安全性に重大な影響を与える損傷を受けた車両。安全走行が可能だと証明されるまで走行不可。
VHU	・ “Véhicule Hors d’ Usage”の略、フランスの制度における「使用済自動車」のこと。制度ではVEI・VGEとVHUは区別しており、VEI・VGEに該当しても直ちにVHUとはみなされない。
サルベージ車両	・ 事故や災害で大きな損傷を受けたが、部品再利用や修理を前提として管理される車両。主に米国の一部の州法で用いられる概念。修理費が車両価値の一定割合を超える場合などに判定されるが、必ずしもELVとはならず、再構築・再登録できる制度も存在する。「車両価値を上回る」という基準を設ける州や「車両価値の75%以上」という基準を設ける州があり、州ごとに基準はさまざまである。
規則（EU）	・ EUの二次法における最上位の法令で、加盟国の国内法に優先して直接適用される。[1]
法典（フランス）	・ フランスの法制度で、分野ごとの法律・政令等を体系的に編纂した成文法体系。
行政規則（アメリカ）	・ アメリカの法制度で、行政機関が法律の委任を受けて制定する規則。
部門規章（中国）	・ 中国の法制度で、国務院の各部・委員会（中央省庁）が制定する規則。全国に適用される法令だが法律や行政法規より下位。ただし中国では実務上、強い規制力を持つ場合が多い。[2]

1） “EU（欧州連合）-EU法について” https://ndlsearch.ndl.go.jp/rnavi/politics/eu_law
2） “中華人民共和国の法令の調べ方” https://ndlsearch.ndl.go.jp/rnavi/asia/post_85

本資料の目次

1. 概要編

1. ELVの判別に関する基準等の有無
2. 判別基準の概要

2. 各国・地域編

1. EU
2. フランス
3. オランダ
4. イギリス
5. オーストラリア
6. アメリカ
    1. カリフォルニア州
    2. ルイジアナ州
    3. ニューヨーク州
    4. テキサス州
7. 中国
8. 韓国

3. 参考

1. 日本における各シーン共通で参照可能な判断基準・指標案を整理する場合の方向性

1. 概要編

諸外国の使用済自動車判別基準の有無

- 下表に示す12の国・地域・州におけるELVの判断に関する法令等を調査し、事務局にて技術的基準、経済的基準、法的・行政的基準の3つの区分で整理した。
- 調査対象については、いずれも使用済自動車を判別する何かしらの基準が設けられていた。

国・地域・州		法令・ガイドライン等	使用済自動車の判別基準		
			技術的基準	経済的基準	法的・行政的基準
EU		法律（ELV規則）	○*	○*	○*
		ガイドライン	○*	○*	○*
フランス		法律、省令	○	○	○
オランダ		ガイドライン	○	―	○
イギリス		ガイドライン	○	―	○
オーストラリア		ガイドライン	○	―	―
アメリカ	カリフォルニア州	法律	○	○	―
	ルイジアナ州	法律	○	○	―
	ニューヨーク州	行政規則（政省令）	―	○	―
	テキサス州	法律	―	○	―
中国		部門規章（省令相当）	○	―	―
韓国		法律	○	○	―

＊EUでは、1つでも該当すれば原則としてELVに該当すると判断するための基準だけでなく、ELV該当性を直接判定するものではないが、ELVである可能性を示す指標も整理されている。

各国・地域の判別基準の概要（1/2）

- EUのELV規則及びガイドラインにおける判別基準及び補助指標の要点を下表に示す。
- EUでは、1つ以上当てはまるとELVと判断される判別基準と1つ以上当てはまるとELVに該当する可能性があるt判断される補助指標が設定されている。

	ELV判別基準			ELV判別補助指標		
	技術的基準	経済的基準	法的・行政的基準	技術的指標	経済的指標	法的・行政的指標
EU（ELV規則）	・切断・解体 ・火災・水害による損傷 ・修理不能な安全部品・構造領域の損傷 ・保険会社による全損認定	・文化的価値を要する車両の免除措置	・回収拠点等への引渡し	・車両放置 ・車両識別情報の欠如 ・浸水 ・不適切な保管・輸送 ・燃料・ガス・作動液の漏えい ・解体・溶接	・修理費用＋現在の車両価値＞修理後の車両価値	・車両識別情報の欠如
EU（ガイドライン）	・主要部品の損傷・切断 ・重大損傷	・文化的価値を要する車両の免除措置	・廃車証明書の存在 ・証拠書類の提出不可 ・部品再利用目的	・不適切な保管・輸送 ・回収拠点等への引渡し ・溶接 ・安全・環境リスク	・修理費＞車両価値	・車両識別情報の欠如・所有者不明 ・車検未受検 ・認可施設への引渡し

各国・地域の判別基準の概要（2/2）

- EU以外の調査対象国のELV判別基準の要点を下表に示す。
- 欧州圏では車両構造の損傷等の技術的基準が、アメリカでは修理費と車両価値で比較する経済的

		ELV判別基準		
		技術的基準	経済的基準	法的・行政的基準
フランス		・ 火災・水害による損傷 ・ 安全部品の機能喪失 ・ 修復不能な車両構造 ・ 車両の同一性担保不可	・ 修理費＞車両価値	・ 車両識別不能
オランダ		・ 物理的破損・解体状態 ・ 修理不能な車両構造 ・ 車両状態の確認不能 ・ 不適切な保管・輸送 ・ 環境部品の欠損		・ システムでの解体登録 ・ 輸入要件不適合 ・ 車両識別不能
イギリス		・ 修理不能 ・ 部品再利用目的の車両		・ 通知切れ放置車両
オーストラリア		・ 火災・水害による損傷 ・ 解体・部品剥奪状態 ・ 構造領域の損傷		
アメリカ	カリフォルニア州	・ 部品再利用目的の車両 ・ 解体・部品剥奪状態 ・ 火災による損傷	・ 修理費＞車両価値	
	ルイジアナ州	・ 水害による損傷	・ 修理費＞車両価値の75%	
	ニューヨーク州		・ 修理費＞車両価値の75%	
	テキサス州		・ 修理費＞車両価値 （実際は（修理費用）＋（残存価値）≧（車両価値））	
中国		・ 使用年限到達 ・ 安全・環境基準不適合 ・ 継続的な車検不合格		
韓国		・ 車齢超過 ・ 解体による機能喪失 ・ 輸出 ・ 滅失・重大災害損傷	・ 損害額＋保険会社の負担額＞被保険額	

判別基準・補助指標ごとの各法令・ガイドライン等の整理

基準・指標			国・地域（法令区分）	補足情報	
統一的基準	技術的基準	解体・切断	・ EU（ELV規則）、EU（ガイドライン）、オランダ（ガイドライン）、イギリス（ガイドライン）、オーストラリア（ガイドライン）、日本（通知）		
		主要部品の欠落・構造機能の重大損傷	・ EU（ELV規則）、EU（ガイドライン）、フランス（省令）、オランダ（ガイドライン）、イギリス（ガイドライン）、オーストラリア（ガイドライン）、カリフォルニア州（州法）、韓国（法律）		
		火災・水害等による損傷	・ EU（ELV規則）、フランス（省令）、オーストラリア（ガイドライン）、カリフォルニア州（州法）、ルイジアナ州（州法）、韓国（法律）	・ ルイジアナ州では水害が多く発生するため、水害車専用のタイトルが設定されている。	
		専門家等による技術・安全性評価	・ EU（ELV規則）、中国（部門規章）	・ 自動車専門家による技術的評価に基づいた保険会社による全損認定や、国内の安全技術基準不適合、連続での車検不合格が含まれる。	
		使用年限	・ 中国（部門規章）、韓国（法律）	・ 旅客用自動車のみが対象で、一般車両は含まれない。	
	経済的基準	修理費・損害額と車両価値の比較	・ EU（ELV規則）、EU（ガイドライン）、フランス（法律）、カリフォルニア州（州法）、ルイジアナ州（州法）、ニューヨーク州（行政規則）、テキサス州（州法）、韓国（法律）	・ アメリカの多くの州では経済合理性による基準を下回るとただちにELVとなるのではなく、「サルベージ」タイトルとして扱う。修理して使用することは可能だが、車両に「リビルト」タイトルが付与される。 ・ 修理費＞修理後車両価値、修理費＋残存価値＞修理後車両価値、修理費＞修理後車両価値の75%など、閾値は国・州によって異なる。 ・ 文化的価値を有する車両の適用除外が含まれる	
	法的・行政的基準	制度・手続要件	・ EU（ELV規則）、EU（ガイドライン）、オランダ（ガイドライン）、イギリス（ガイドライン）	・ 処理施設への引渡し、仕向国の中古車輸入要件への不適合、放置車両の引取り手不在等が含まれる。	
		車両識別情報	・ フランス（省令）、オランダ（ガイドライン）		
補助指標	技術的指標	車両状態	・ EU（ELV規則）、EU（ガイドライン）、日本（ガイドライン）	・ 解体、溶接が含まれる。	・ ELV規則では補助指標に該当しただけでは直ちにELVとならず、技術評価及び所有者判断を経て、5年以内に道路適合証明を取得しない場合にELVとなる。 ・ EUガイドラインでは補助指標を「廃棄物の分類時に関連する場合がある」としている。
		所有・保管・輸送状態	・ EU（ELV規則）、EU（ガイドライン）、日本（ガイドライン）		
		安全・環境リスク	・ EU（ELV規則）、EU（ガイドライン）、日本（ガイドライン）		
		火災・水害による損傷	・ EU（ELV規則）、日本（ガイドライン）		
	経済的指標	経済合理性	・ EU（ELV規則）、EU（ガイドライン）、日本（ガイドライン）		
	法的・行政的指標	制度・手続要件	・ EU（ガイドライン）、日本（ガイドライン）	・ 車検の未実施が含まれる。	
		車両識別情報	・ EU（ELV規則）、EU（ガイドライン）、日本（ガイドライン）		

※「基準」は1つ以上当てはまるとELV、もしくはサルベージ車両に該当するものを指す。「指標」は1つ以上当てはまるとELV、もしくはサルベージ車両に該当する可能性があるものを指す。
※フランスでは基準にあてはまると重大損傷車（VGE）、経済的修理不能車（VIU）とみなすが、ただちに使用済自動車（VHU）とはみなされない。

現行ガイドラインにおける基準・指標の記載状況

- **日本の現行ガイドライン等における現状の基準・指標に関する記載状況を以下に整理した。**
  - 基準は、通知において、解体・切断の技術的内容が示されてる。

基準・指標			日本の現行ガイドラインにおける中古車/ELVの基準・指標の記載
統一的基準	技術的基準	解体・切断	・ ①ハーフカット、②ノーズカット、③ルーフカット、④テールカット、⑤エンジンの取り外し、⑥車軸の取り外し、⑦サスペンションの取り外しは解体行為である。(通知)
		主要部品の欠落・構造機能の重大損傷	・ 記載なし
		火災・水害等による損傷	
		専門家等による技術・安全性評価	
		使用年限	
	経済的基準	修理費・損害額と車両価値の比較	
	法的・行政的基準	制度・手続要件	
		車両識別情報	

現行ガイドラインにおける基準・指標の記載状況

- **日本の現行ガイドライン等における現状の基準・指標に関する記載状況を以下に整理した。**
  - 補助指標は、現行ガイドラインにおいて、各観点が第1部及び第2部に散発的に記載されている。

基準・指標			日本の現行ガイドラインにおける中古車/ELVの基準・指標の記載
補助指標	技術的指標	車両状態	・ エンジンやミッションが取り外された車両、多数の部品取りがされた車両、損壊状況が大きい車両、自走不可能車両（第1部第3章） ・ 自動車としての用に供さない状態 -フロントガラス、車枠・車体、タイヤ、ハンドル・ステアリング、エンジン、トランスミッション、バッテリー、燃料タンクなど自動車の走行に必要な主要部品が取り外されている、又は大きく損傷している車両（第2部第2,3章）
		所有・保管・輸送状態	・ 自動車として使用されることを前提とした、需要に沿った適切な管理がなされているか（第2部第2,3章） ・ 占有者が自動車として継続的に使用する意思、又は自動車として他者に有償譲渡する意思が客観的に認められない -所有者等が確認できず、長期間にわたり使用の形跡が認められない、車内にごみが散乱しているなど放置されていると判断される車両（第2部第2,3章） ・ 大量に積み上げたり、車両の外装・内装が汚損され得る状態にしたり、車両の管理 が困難な山中への保管等（第2部第3章）
		安全・環境リスク	・ 飛散、流出、悪臭の発生等の生活環境の保全上の支障（第2部第2章） ・ 損傷・劣化により燃料・エンジンオイル等が漏出している車両（第2部第3章）
		火災・水害による損傷	・ 広範囲で延焼している車両（第1部第3章） ・ 火災により車体が広範囲に延焼、水没により車体が損傷している車両 （第2部第2,3章）
	経済的指標	経済合理性	・ 修繕の経済的価値が見いだせるか（第1部第2章） ・ 希少車・骨董品的価値がある車両の存在（第1部第2章）
	法的・行政的指標	制度・手続要件	・ 有価物と認められるか否かを判断し、有価物と認められない限りは廃棄物として扱う（第2部第2章）
		車両識別情報	・ 占有者が自動車として継続的に使用する意思、又は自動車として他者に有償譲渡する意思が客観的に認められない -車台番号が削られている、自動車登録番号標又は車両番号標が外されている、自動車検査証等の書類が存在しない車両（第2部第2,3章）

1. 各国・地域編

EU（ELV規則） 1/3（Regulation （EU） 2026/1738）

名称	ELV規則 (Regulation (EU) 2026/1738 of the European Parliament and of the Council of 8 July 2026 on circularity requirements for vehicle design and on management of end-of-life vehicles, amending Regulations (EU) No 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 and (EU) 2023/1542 and repealing Directives 2000/53/EC and 2005/64/EC (Text with EEA relevance))
法令区分	・ Regulation/規則（日本の法律に相当し、加盟国に直接適用される法令）
施行予定日	・ 2026年7月24日EU官報掲載、2026年8月13日発効、2028年9月1日適用開始
概要	・ 車両の設計段階から廃棄・リサイクル・再利用までを一体的に規制し、使用済自動車の判定や部品の再資源化、輸出管理を強化することで循環経済を促進することを目的とした法制度。
判別基準タイプ	・ 技術的基準、法的・行政的基準、経済的基準、技術的指標、法的・行政的指標、経済的指標
使用済自動車判別基準・ELVの定義に係る条文の抜粋	・ Article 2.2(f)：Annex IIに定める手続に従い、「特別な文化的価値を有する車両」として認定されている期間中の車両に対しては、本規則を適用しない。 ・ Article 3(2)：「使用済自動車(ELV)」とは、廃棄物枠組指令(指令2008/98/EC)Article3(1)で定義される廃棄物に該当する車両、又はAnnex Iの基準により廃棄物とみなされる車両をいう。 ・ Article 36： (1) EU域内において中古車の所有権の移転を行う事業者は、所有権の取得を希望する個人又は法人に対して、ELVではないことを証明する書類の提示が必要である。当該書類は、当該車両が道路走行適合車両であることを証明するものであり、Annex Iに基づく評価により、当該車両が使用済自動車ではないことを証明するものでなければならない。 (2) EU域内において個人が中古車の所有権を移転する際、以下にあてはまる場合、(1)に規定する書類を提出することが求められる。 (a) 当該車両が保険会社により経済的全損と判定されている場合 (b) 売買がオンラインプラットフォームのみを通じて完結する場合 ・ Article 37： (1) 事故車の損傷を評価する際には、保険会社又はその代理として評価する自動車専門家は、Annex Iに従い、当該車両がELVであるか否かについても評価しなければならない。 (2) 所管当局は、中古車がELVであるか否かについて疑義がある場合には、当該車両の所有者に対し、当該車両がELVではないことを証明する書類(Annex Iに基づく評価書又は有効な道路走行適合証明書)の提出を求めることができる。 (3)欧州委員会は、トレーサビリティ、修理可能性及び安全性に関する技術の進歩を踏まえ、委任行為により、附属書IのELV判定基準を削除することで本規則を改正することができる。

※「廃棄物枠組指令(指令2008/98/EC)で定義される廃棄物」とは、その保有者が廃棄する、廃棄する意思を有する、又は廃棄することを義務付けられている物質又は物を指す。

“Regulation - EU - 2026/1738 - EN - EUR-Lex” https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2026/1738/oj/eng
“Directive 2008/98/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on waste and repealing certain Directives” https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj

EU（ELV規則） 2/3（Regulation （EU） 2026/1738）

名称	ELV規則 (Regulation (EU) 2026/1738 of the European Parliament and of the Council of 8 July 2026 on circularity requirements for vehicle design and on management of end-of-life vehicles, amending Regulations (EU) No 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 and (EU) 2023/1542 and repealing Directives 2000/53/EC and 2005/64/EC (Text with EEA relevance))
法令区分	・ Regulation/規則（日本の法律に相当し、加盟国に直接適用される法令）
施行予定日	・ 2026年7月24日EU官報掲載、2026年8月13日発効、2028年9月1日適用開始
概要	・ 車両の設計段階から廃棄・リサイクル・再利用までを一体的に規制し、使用済自動車の判定や部品の再資源化、輸出管理を強化することで循環経済を促進することを目的とした法制度。
判別基準タイプ	・ 技術的基準、法的・行政的基準、経済的基準、技術的指標、法的・行政的指標、経済的指標
使用済自動車判別基準・ELVの定義に係る附属書の抜粋	・ Annex I Part A：次のいずれかに1つでも該当する場合、修復不能（ELV）とみなされる。 （a） 車両が切断、または部品取りのために解体されている （b） エンジンルーム又は乗員室が完全に焼損している （c） ダッシュボードより上の水位まで浸水している （d） タイヤ・ホイール、サスペンション、ステアリング、ブレーキ及びその周辺装置、シート固定部及び接合部、エアバッグ、プリテンショナー、シートベルト及びその周辺装置、車体及びシャシーのいずれかが修理も交換も不能である （e） 構造・安全部品に不可逆的な技術的欠陥があり、交換不能となっている （f） 回収拠点または認可処理施設に処理のため引き渡されている （g） 自動車専門家による技術的評価に基づき、保険会社によって全損と認定されている ・ Annex I Part B：Part Aのいずれの基準にも該当しない場合、以下の基準で評価する。Part Bの基準のいずれかに該当する場合、修理前に当該車両が登録されていた加盟国において、指令2014/45/EUに基づく道路適合証明書を取得するために必要な修理内容を明らかにする技術的評価の実施が必要である。その技術的評価に基づき、車両の所有者は当該車両を廃棄するかどうかを決定する。その技術的評価から5年以内に、車両の所有者が指令2014/45/EUに基づく道路適合証明書を取得しない場合には、当該車両はELVとみなされる。その5年間については、当該技術的評価は、その車両がELVではないことを証明する文書として取り扱われる。 （a） 車両が放置されている、又は車両識別番号等の識別手段が欠如している （b） 保管、輸送、積込み又は荷卸しの際に損傷を防止するための適切な保護措置が講じられていない （c） 当該車両を車検適合証明の取得に十分な技術的状態まで修理するために必要な費用と現在の車両価値との合計額が、修理後に見込まれる市場価値を上回る（修理費用＋現在の車両価値＞修理後の市場価値） （d） ダッシュボードより下の水位まで浸水し、その結果としてエンジン又は電気系統に損傷を受けている （e） 燃料又は燃料蒸気が漏出しており、火災や爆発の危険を生じさせている （f） 液化ガスシステムからガスが漏出しており、火災や爆発の危険を生じさせている （g） 作動液（燃料、ブレーキ液、不凍液、バッテリー電解液、冷却液）が漏出しており、水質汚染のおそれを生じさせている （h） 車両が解体されている （i） 1か所以上の開口部が溶接又は断熱フォームによって封鎖されている

“Regulation - EU - 2026/1738 - EN - EUR-Lex” https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2026/1738/oj/eng

EU（ELV規則） 3/3（Regulation （EU） 2026/1738）

名称	ELV規則 (Regulation (EU) 2026/1738 of the European Parliament and of the Council of 8 July 2026 on circularity requirements for vehicle design and on management of end-of-life vehicles, amending Regulations (EU) No 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 and (EU) 2023/1542 and repealing Directives 2000/53/EC and 2005/64/EC (Text with EEA relevance))
法令区分	・ Regulation/規則（日本の法律に相当し、加盟国に直接適用される法令）
施行予定日	・ 2026年7月24日EU官報掲載、2026年8月13日発効、2028年9月1日適用開始
概要	・ 車両の設計段階から廃棄・リサイクル・再利用までを一体的に規制し、使用済自動車の判定や部品の再資源化、輸出管理を強化することで循環経済を促進することを目的とした法制度。
判別基準タイプ	・ 技術的基準、法的・行政的基準、経済的基準、技術的指標、法的・行政的指標、経済的指標
使用済自動車判別基準・ELVの定義に係る附属書の抜粋	・ Annex II：車両の登録加盟国の所管当局又は当該当局が指定した認定機関は、以下の基準をすべて満たす場合、当該車両を「特別な文化的価値を有する車両」と認定することができる。車両が基準に適合しているかどうかは、少なくとも5年ごと、または所有権の変更時に確認されなければならない。 1.(a) 当該車両の固有の歴史的又は文化的価値もしくは地位が、車両所有者又は車両登録加盟国の所管当局により文書化されている、又は当該車両が、EU規則（EU）2018/858又は国内法に基づき個別承認された一台限りの改造車又は特注車である 1.(b) 車両所有者が判明しており、本人確認が可能である 1.(c) 車両の部品が、シリアル番号その他製造者又は所管当局が付与した識別情報によって識別可能である 1.(d) 車両が、VIN、シリアル番号その他製造者又は所管当局が付与した識別情報によって識別可能である

“Regulation - EU - 2026/1738 - EN - EUR-Lex” https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2026/1738/oj/eng

EU（ガイドライン）

名称	廃車と中古車の区別に関するガイドライン（Correspondents' Guidelines No. 9 on Shipments of Waste Vehicles）
法令区分	・ ガイドライン
施行日	・ 2011年9月1日 適用開始
概要	・ EU加盟国の廃棄物輸送当局が共同で作成した、中古車か廃棄物（ELV）かを判別するための行政解釈ガイドライン。 ・ 法的拘束力はないが、EU各国の税関・環境当局・輸出管理実務で広く参照されている。
判別基準タイプ	・ 技術的基準、法的・行政的基準、経済的基準、技術的指標、法的・行政的指標、経済的指標
使用済自動車判別基準・ELVの定義	・ 7.保有者が廃棄した場合、廃棄する意思を有する場合、廃棄する義務がある場合には廃棄物となる。 ・ 8.次のいずれかに該当する場合、廃棄物として分類される。 （a）廃車証明書が存在する （b）廃棄物回収システム又は廃棄物処理システムから発生した車両である （c）部品再利用又はシュレッダー処理・スクラップ処理を目的としている （d）車両内に、廃棄しなければならない物、EU法又は国内法により輸出が禁止されている物が含まれている （e）以下に該当する場合 全損車、軽微修理では回復できない車両、主要部品が事故等で著しく損傷している車両、車体が切断されている車両 （f）証拠書類を提出できない場合 ・ 9.以下の基準は廃棄物の分類時に関連する場合がある。 （a）法定車検日から2年以上経過したが、車検を受けていない （b）車台番号等の識別番号が存在せず、所有者も不明 （c）認可された保管施設又は認可処理施設へ引き渡されている （d）修理費＞車両価値、かつ修理可能性が認められない （e）輸送中に適切な保護が行われていない （f）車体が溶接されている、又は断熱フォームで封鎖されている （g）以下のような安全又は環境上のリスクを有する ドアが取り付けられていない、燃料又は燃料蒸気が漏れている、ガスが漏れている、作動液が漏れている、ブレーキ及びステアリング部品が著しく摩耗している ・ 10.(b)各国法令に基づくクラシックカー又はヴィンテージ車両である場合、廃棄物とはみなされない。

"Correspondents' Guidelines No. 9 on Shipments of Waste Vehicles"
https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

フランス（国内法での基準）

名称	道路交通法典（Code de la route）	損傷車両手続の実施方法に関する2009年4月29日省令 （Arrêté du 29 avril 2009 relatif aux modalités de mise en œuvre de la procédure ”véhicules endommagés”）
法令区分	・ 法律（政令も含まれる）	・ 省令
施行日	・ 1958年12月15日 法典成立 ・ 2026年5月26日 該当部分最終改正	・ 2009年5月14日 告示
概要	・ 車両の登録、車検、運行、事故車管理を規定する法典。	・ 道路交通法典に基づき、損害車両の扱い手続きを定めた省令。 ・ 自動車鑑定人が重大損傷車（VGE）を判定する際の項目、基準、再運行手続を規定している。
判別基準タイプ	・ 技術的基準、経済的基準	・ 技術的基準、法的・行政的基準
使用済自動車判別基準・ELVの定義	・ 第L327-1条：修理費＞車両価値であるなら、保険会社は経済的修理不能車（VEI）として扱う必要がある。 ・ 第L327-2,3条：保険会社に譲渡せず、自分で修理する場合、安全走行可能な状態との証明が必要。 ・ 第L327-4条：重大損傷車（VGE）と判断された場合、安全走行可能な状態との証明がされるまで走行不可。 ※VEI,VGEがただちに使用済自動車（VHU）とはみなされない。	・ Annex1：以下の基準のうち1つ以上当てはまるとVGEとして扱う。 （a）焼失、（b）水没、（c）修理又は交換が不可能な安全部品を有する、（d）構造部材又は安全部材に回復不能な欠陥がある、（e）車両の同一性が失われる修理を要する、（f）車両識別不能 ・ Annex2:車両検査で以下の基準のうち1つ以上当てはまるとVGEとして扱う。 （a）車体の変形、（b）操舵装置の変形、（c）足回りの変形、（d）保護装置の機能不良

“Code de la route, Livre3, Titre2, Chapitre7 ”
https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074228/LEGISCTA000006159537/#LEGISCTA000006159537
“Arrêté du 29 avril 2009 relatif aux modalités de mise en œuvre de la procédure ”véhicules endommagés””
https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000020608894/2024-02-09

オランダ（国内法での基準）

名称	中古車と廃車（廃棄物）の区別に関するガイダンス（Onderscheid tweedehands auto en autowrak (afvalstof)）
法令区分	・ ガイドライン
施行日	・ 2024年9月19日 運用開始
概要	・ 自動車が廃棄物か中古車かを、輸出・流通・解体の実務場面で判別するためのガイドライン。
判別基準タイプ	・ 技術的基準、法的・行政的基準
使用済自動車判別基準・	・ 以下のいずれかに該当する場合、廃棄物とみなされる。 (a) オンラインシステムに「解体」として登録されている (b)ハーフカットされている (c) 車体（シャシーまたはボディ）が著しく変形しており、適切な修理や交換が不可能である ・ 以下のいずれかに該当する場合も、廃棄物とみなされる。 (a) ドアが施錠・溶接・シーリング等により開閉不能で、内部が確認ができない (b) 車内が過度に荷物で詰め込まれている (c) 車両識別番号が読めない、または存在しない (d) 触媒コンバーターまたは黒煙除去フィルターが欠落している (e) 仕向国の輸入要件を満たしていない。

“Onderscheid tweedehands auto en autowrak (afvalstof)” https://www.ilent.nl/documenten/afval/afvaltransport-evoa/factsheets/onderscheid-tweedehands-auto-en-autowrak-afvalstof

イギリス

名称	自動車が廃棄物となる場合に関するガイダンス（Guidance: When a motor vehicle is waste）	車両サルベージ分類実務規範（Code of Practice for the Categorisation of Motor Vehicle Salvage）
法令区分	・ ガイドライン	・ ガイドライン
施行日	・ 2013年8月1日 運用開始 ・ 2019年9月6日 最終更新	・ 2007年 運用開始 ・ 2025年5月28日 最終更新
概要	・ 自動車が廃棄物に該当するか否かの判別基準を示した環境庁の実務指針。	・ 保険会社が事故車・全損車をどのように分類し処分するかを定めた業界ガイドライン。
判別基準タイプ	・ 技術的基準、法的・行政的基準	・ 技術的基準
使用済自動車判別基準・	・ 廃棄物となった車両を廃車として扱う。以下が廃車の例。 （a）所有者が自ら廃車を選択した車両 （b）保険会社がカテゴリA,Bと判断した車両（表右側参照） （c）車両差し押さえ通知の期限が切れた放置車両 （d）部品取り目的で解体される車両	・ 以下基準のうち、カテゴリA,Bの車両を廃棄物とみなす。 カテゴリA（スクラップ）：車両全体が修理に適さないと判断された車両 カテゴリB（部品どり）：車両としては使用できないが、利用可能な部品は残っていると判断された車両 カテゴリS（構造損傷車両）：シャシー又はフレーム等の構造部位に修理可能な損傷を受けた車両 カテゴリN（非構造損傷車両）：シャシー又はフレーム等の構造部位に損傷がない車両

“Guidance: When a motor vehicle is waste” https://www.gov.uk/guidance/when-a-motor-vehicle-is-waste
“Code of Practice for the Categorisation of Motorised Vehicle Salvage” https://www.abi.org.uk/globalassets/files/publications/public/motor/2025/codepracticecategorisationmotorisedvehiclesalvagemay2025.pdf

オーストラリア

名称	軽車両の法定全損車判定基準（Damage Assessment Criteria for the Classification of Light Vehicle Statutory Write-Offs）
法令区分	・　ガイドライン（各州法令の附属文書として参照され法的効力を持ち得る）
施行日	・　2011年7月 初版発行 ・　2019年12月 第2版発行
概要	・　オーストラリア・クイーンズランド州運輸・幹線道路局が策定した全国共通の技術基準。 ・　州・準州法において参照されることにより、使用済自動車の実質的な法的基準として機能している。
判別基準タイプ	・　技術的基準
使用済自動車判別基準・	・　全損基準：特に規定されておらず、保険実務や州運用に従う。 ・　全損車両は再登録可能車両と再登録不可車両に分けられる。 ・　再登録不可車両とは①、②、③の基準どれかをみたす、もしく8種類の構造領域のうち3領域以上が損傷を受けたと判定される車両を指す。 ①火災基準（以下のいずれか） （a）ルーフ、ピラー、フロアパネル、ダッシュパネル、シャシーのうち3つ以上で火災による内部または外部損傷がある （b）車両が内部および外部の火災被害を併発し、全損と判定される ②水害基準 （a）車内が淡水・塩水・汽水のいずれかに浸水し、車内水位がドアシルより高い状態が一定期間続く ③解体・剥奪基準 （a）内外装部品・パネル・構成部品（ホイール、ボンネット、フェンダー、ドア、トランクリッド、内装部品など）の一部または複数がはく奪されており、全損と判定される 8種類の構造領域 （a）ルーフ、（b）ピラー、（c）フロアパネル、（d）ダッシュパネル、（e）フレームレール、（f）サスペンション、（g）補助拘束装置、（h）その他機械部品

“Damage Assessment Criteria for the Classification of Light Vehicle Statutory Write-Offs” https://www.publications.qld.gov.au/ckan-publications-attachments-prod/resources/dfec08c0-b68a-472f-9f81-1553a18c9a61/ap-g89-19_ar_nmv_lv_tech_guide_dec_2019_accessible.pdf

米国：カリフォルニア州

名称	カリフォルニア州自動車法典(California Vehicle Code)
法令区分	・ 法律
施行日	・ 第544条：2004年1月1日 施行 ・ 第431条：2003年1月1日 施行
概要	・ 自動車の登録、所有権証明、運行、事故車・サルベージ車両・修復不能車の管理等を包括的に規律する基本法。
判別基準タイプ	・ 技術的基準、経済的基準
使用済自動車判別基準・	・ 第544条：所有者、リース会社、金融機関、または修理責任を負う保険会社が修理を経済的に合理的でないとみなし、修理されなかった車両を全損サルベージ車両(Total Loss Salvage Vehicle)とする。 ・ 第431条：以下のいずれかの条件をみたす車両を修復不能車両(Nonrepairable Vehicle)とする。修復不能車両は再登録及び公道復帰が認められない。 (a) 所有者が部品又はスクラップとしてのみ価値があると不可逆的に指定した車両 (b) ボルト留め外板・ドア・内装・灯火類の大部分が取り外された盗難回収車 (c) 車体・内装・駆動系が焼失し利用可能な部品がない全焼車。

“California Vehicle Code Section 544.” https://law.justia.com/codes/california/code-veh/division-1/section-544/
“California Vehicle Code Section 431.” https://law.justia.com/codes/california/code-veh/division-1/section-431/

米国：ルイジアナ州

名称	ルイジアナ州改正法典第32編（自動車及び交通規則） （Louisiana Revised Statutes Title 32 – Motor Vehicles and Traffic Regulation）
法令区分	・ 法律
施行日	・ 1950年 施行 ・ 2024年 最終改正
概要	・ 自動車の登録、タイトル、サルベージ車両、再構築車両、水害車両及び解体車両の管理制度を定めるルイジアナ州の基本法。
判別基準タイプ	・ 技術的基準、経済的基準
使用済自動車判別基準・	・ 第702条(14)：NADA(全米自動車販売協会)ハンドブックに基づく市場価格の75%以上に相当する損害を被った自動車を「全損」とする。 ・ 第702条(17)：動力系統、コンピューター、または電気系統が洪水によって損傷したことによって「全損」に該当する車両は「水害車両」とする。 ・ 第707条：動力系統、コンピューター、または電気系統に浸水損傷があるが「全損」に該当しない場合は、水害損傷車を示すブランド「Water Damage」が与えられる。 ・ 第707.3条：「水害車両」には破壊証明書が発行される。破壊証明書が発行された車両は再登録・再販不可であり、解体又はスクラップ処分のみ認められる。

“2025 Louisiana Laws Revised Statutes Title 32 - Motor Vehicles and Traffic Regulation”
https://law.justia.com/codes/louisiana/revised-statutes/title-32/

米国：ニューヨーク州

名称	ニューヨーク州車両局規則（15 NYCRR）
法令区分	・ 行政規則（政省令相当）
施行日	・ 2025年11月19日 最終改正
概要	・ 自動車の登録、所有権管理、サルベージ車両（Salvage Vehicle）の認定及び再登録手続を規律する制度。
判別基準タイプ	・ 経済的基準
使用済自動車判別基準・	・ 第20.20条（c）（1）（ii）：車両が破損、破壊又は損傷を受けており、事故前の状態への修復（rebuild）又は再構築（reconstruct）に要する部品費及び労務費の見積額又は実費が、損失時点における全国的に認知された小売価格一覧に基づく小売価値の75%を超える場合、再構築サルベージ車（Rebuilt Salvage）のブランドが付される。なお、損失日時点で車齢8年以内の車両が対象。（Salvage Vehicle）

“New York Codes, Rules and Regulations, Title 15 (Department of Motor Vehicles), § 20.20”
https://nyrules.elaws.us/nycrr/title15_chapteri_subchapterb_part20_20_5_s20.20

米国：テキサス州

名称	テキサス州運輸法典（Texas Transportation Code）
法令区分	・ 法律
施行日	・ 2005年9月1日 施行 ・ 2017年9月1日 最終改正
概要	・ 自動車の所有権証明、登録、サルベージ車両・非修復車両の管理を規律するテキサス州の基本法。
判別基準タイプ	・ 経済的基準
使用済自動車判別基準・	・ 第501.091条（15）（A）：主要部品が損傷を受けているまたは欠落しており、かつ経済的に修復困難な車両をサルベージ車両とする。法定基準では、修理費用が損傷直前の実際の現金価値（ACV）の100%を上回る場合に該当。 ・ 実務上、保険会社は以下の全損算定式（Total Loss Formula）によりELVと判断する。 （修理費用）＋（残存価値）≧（車両価値）

“Transp. Code Section 501.091” https://texas.public.law/statutes/tex._transp._code_section_501.091
NAVA LAW GROUP “Understanding the Texas Total Loss Statute” https://www.navalawgroup.com/blog/texas-total-loss-statute/

米国：4州まとめ

	カリフォルニア州	ルイジアナ州	ニューヨーク州	テキサス州
名称	カリフォルニア州自動車法典（California Vehicle Code）	ルイジアナ州改正法典第32編（Louisiana Revised Statutes Title 32）	ニューヨーク州車両局規則（15 NYCRR）	テキサス州運輸法（Texas Transportation Code）
法令区分	・ 法律	・ 法律	・ 行政規則（政省令相当）	・ 法律
施行日	・ 第544条：2004年1月1日 施行 ・ 第431条：2003年1月1日 施行	・ 1950年 施行 ・ 2024年 最終改正	・ 2025年11月19日 最終改正	・ 2005年9月1日 施行 ・ 2017年9月1日 最終改正
判別基準タイプ	・ 技術的基準、経済的基準	・ 技術的基準、経済的基準	・ 経済的基準	・ 経済的基準
使用済自動車判別基準	・ 第544条：所有者、リース会社、金融機関、または保険会社が修理を経済的に困難とみなす場合、サルベージ車両とする。 ・ 第431条：以下のいずれかの条件をみたす車両を修復不能車両（Nonrepairable Vehicle）とする。修復不能車両は再登録及び公道復帰が認められない。 （a）所有者が部品又はスクラップとしてのみ価値があると不可逆的に指定した車両 （b）ボルト留め外板・ドア・内装・灯火類の大部分が取り外された盗難回収車 （c）車体・内装・駆動系が焼失し利用可能な部品がない全焼車。	・ 第702条：市場価値の75%以上に相当する損害を被った自動車を「全損」とする。 ・ 第702条：上記「全損」の条件に加え、動力系統、コンピューター、または電気系統が洪水によって損傷した車両を「水害車両」とする。 ・ 第707条：「水害車両」は再登録不可である。 ・ 第707条：浸水によって損害したが「全損」に当たらない場合、水害履歴付き中古車として再販可能である。	・ 第20.20条（c）（1）（ii）：車両が破損、破壊、損傷を受けており、事故前の状態に車両を再構築または再構築するための部品および労働費の推定または実際の費用が、現行の全国的に認められた小売価値の75%を超える場合、サルベージ車と見なす。	・ 第501.091条（15）（A）：修理費用が、損傷直前の自動車の実際の現金価値を上回る場合、または主要部品が損傷または欠落している場合にサルベージ車両とみなす。 ・ ただし一般的な事故車に対して、保険会社は以下の場合にELVと判断することが多い。（修理費用）＋（残存価値）＞（車両価値）

中国

根拠となる法律等	机动车强制报废标准规定（自動車強制廃車基準規定）	报废机动车回收管理办法（廃車自動車回収管理弁法）	参考）天津市报废机动车回收利用管理办法（天津市廃車自動車回収利用管理弁法）
法令区分	・ 部門規章（省令に近い）	・ 部門規章（省令に近い）	・ 地方政府規章
施行日	・ 2013年5月1日 施行	・ 2019年6月1日 施行	・ 2011年3月1日付 施行
概要	・ 道路交通安全法、同実施条例、大気汚染防止法及び騒音汚染防止法に基づく規定。	・ 全国統一の使用済自動車管理規則。	・ 天津市における廃車自動車の回収・解体・利用活動を規範化するための地方規則。
判別基準タイプ	・ 技術的基準	・ 技術的基準	・ 技術的基準
使用済自動車判別基準・ELVの定義	・ 登録済み自動車が以下のいずれかに該当する場合、強制廃車とする。 （a）使用年限に達した場合（一般車両はなし、小型タクシー8年、バス13年等）（第4条第1号＋第5条） （b）修理・調整後も安全技術基準を満たさない場合（第4条第2号） （c）修理・排出制御後も排ガス・騒音基準を満たさない場合（第4条第3号） （d）車検有効期限後、連続3回の検査周期で検査合格標章を取得できなかった場合（第4条第4号） ・ 第7条：一定の走行距離に達した車両の廃車を推奨（一般車両60万km、小型タクシー60万km、バス40万km等）	・ 道路交通安全法に基づき廃棄すべき車両を「报废机动车」（ELV）と定義（第2条、具体的基準は自動車強制廃車基準規定で規定）。	・ 回収・解体対象車として放置車両を明記。 ・ 放置車両の定義「公共場所に長期放置され、適法通知・公告手続後も引き取り手がおらず、国の廃車条件に達した車両。」（第10条第5号）

“机动车强制报废标准规定” https://www.mee.gov.cn/gkml/hbb/gwy/201301/t20130115_245171.htm
“报废机动车回收管理办法” https://www.gov.cn/zhengce/content/2019-05/06/content_5389079.htm
”中华人民共和国道路交通安全法”
https://flk.npc.gov.cn/detail?id=ff8081817ab231eb017abd617ef70519&title=%E4%B8%AD%E5%8D%8E%E4%BA%BA%E6%B0%91%E5%85%B1%E5%92%8C%E5%9B%BD%E9%81%93%E8%B7%AF%E4%BA%A4%E9%80%9A%E5%AE%89%E5%85%A8%E6%B3%95
“天津市报废机动车回收利用管理办法” https://www.moj.gov.cn/pub/sfbgw/flfggz/flfggzdfzwgz/201108/t20110804_139013.html

韓国

根拠となる法律等	자동차관리법（自動車管理法）	여객자동차 운수사업법（旅客自動車運輸事業法）
法令区分	・ 法律	・ 法律
施行日	・ 2009年2月6日施行、2025年12月2日最終改正	・ 2008年7月14日施行、2026年5月29日最終改正
概要	・ 自動車の登録・検査・解体・リサイクルなどを包括的に規律する基本法。	・ 旅客輸送事業を規律する法律。
判別基準タイプ	・ 技術的基準、経済的基準	・ 技術的基準
使用済自動車判別基準・ELVの定義	・ 第2条第5号:「スクラップ」を、自動車の性能を維持できないように圧縮・破砕することと定義 ・ 第2条第13号:「全損処理車両」とは、被保険車両が修理不能な状態にある場合、または損害額と保険会社の負担の合計額が被保険額を超える自動車のうち、保険会社が盗難・紛失、修復可能、修復不能のいずれかに分類して処理した場合をいう。 ※使用済自動車（ELV）自体の定義は明示されていない ・ 第13条:以下に該当する車両を登録抹消の対象と規定 (a) 旅客自動車運輸法に基づく車齢を超過した場合 (b) 自然災害・交通事故・火災により自動車の機能が回復できなくなったり、滅失した場合 (c) 輸出する場合 ・ 第26条:放置車両の放置行為は禁止で、廃車要請、売却及び廃車処理が可能。	・ タクシー・バス等の営業車に車齢制限あり（第84条）

“자동차관리법（自動車管理法）”
https://www.law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%EC%9E%90%EB%8F%99%EC%B0%A8%EA%B4%80%EB%A6%AC%EB%B2%95
“여객자동차 운수사업법 （旅客自動車運輸事業法）”
https://www.law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%EC%97%AC%EA%B0%9D%EC%9E%90%EB%8F%99%EC%B0%A8%EC%9A%B4%EC%88%98%EC%82%AC%EC%97%85%EB%B2%95