

使用済自動車の再資源化等に関する法律案の概要 (自動車リサイクル法案)

平成14年4月
経済産業省
環境省
国土交通省

1. 法律制定の目的

- (1) 年間約500万台排出される使用済自動車は、有用金属・部品を含み資源として価値が高いものであるため、従来は解体業者や破碎業者において売買を通じて流通し、リサイクル・処理が行われてきた。
- (2) 他方、産業廃棄物最終処分場の逼迫により使用済自動車から生じるシュレッダーダストを低減する必要性が高まっている。また、最終処分費の高騰、鉄スクラップ価格の低迷により、近年、従来のリサイクルシステムは機能不全に陥りつつあり、不法投棄・不適正処理の懸念も生じている状況。
- (3) このため、自動車製造業者を中心とした関係者に適切な役割分担を義務づけることにより使用済自動車のリサイクル・適正処理を図るため、新たなリサイクル制度を構築することが喫緊の課題となっている。

2. 法律案の概要

(1) 関係者の役割分担(関係者への義務付け)

自動車製造業者、輸入業者(自動車製造業者等)

「拡大生産者責任」の考え方にに基づき、自らが製造又は輸入した自動車を使用済となった場合、その自動車から発生するフロン類、エアバッグ及びシュレッダーダストを引き取り、リサイクル(フロン類については破壊)を適正に行う。

シュレッダーダスト等のリサイクル率に関する基準に従って自動車製造業者等がリサイクルを実施。

リサイクル義務の他に以下の責務を規定。

- ・自動車の設計上の工夫によるリサイクル容易な自動車の開発
- ・円滑なりサイクルのため、自動車の構造・部材に関する情報を提供。

シュレッダーダストの発生を抑制する解体業者等につき、その抑制努力を促すインセンティブの仕組みを用意。

リサイクル義務者が存在しない場合や義務履行が難しい小規模業者への対応のため、代わってリサイクルを行う第三者機関(既存の公益法人の活用を想定。)をセイフティネットとして設ける。

引取業者(都道府県知事の登録制:自動車販売、整備業者等を想定)
自動車所有者から使用済自動車を引き取りフロン類回収業者又は解体業者に引き渡す。<リサイクルルートに乗せる入口の役割>

フロン類回収業者(都道府県知事の登録制)
フロン類を適正に回収し、自動車製造業者等に引き渡す(自動車製造業者等にフロン類の回収費用を請求できる)。

解体業者、破砕業者(都道府県知事の許可制)
使用済自動車のリサイクルを適正に行い、エアバッグ、シュレッダーストを自動車製造業者等に引き渡す(エアバッグについて、自動車製造業者等に回収費用を請求できる)。

リサイクル基準を定め適正なりサイクルを促進(タイヤ、バッテリー等を回収し、リサイクルする者に引き渡す等を予定)。

自動車所有者
使用済となった自動車を引取業者に引き渡す。

関係業者の義務違反等に対する担保措置

リサイクルを適正に行わない関係業者については、都道府県知事の指導、勧告、命令により是正。悪質な業者は登録/許可取消、罰則。無登録/無許可業者には罰則。

(2) リサイクルに必要な費用について

費用負担方法

使用済自動車のリサイクル(フロン類の回収・破壊並びにエアバッグ及びシュレッダーストのリサイクル)に要する費用に関し、自動車の所有者にリサイクル料金の負担を求める。

リサイクル料金の負担の時点は、次のとおり。

- ・制度施行後販売される自動車については、新車販売時
- ・制度施行時の既販車については、最初の車検時まで

リサイクル料金は予め各自動車製造業者等が定め、公表。これにより自動車製造業者間の競争が生じ、リサイクル容易な自動車の設計・製造や料金低減が図られる。不適切な料金設定に対しては国が是正を勧告・命令。

費用管理方法

自動車製造業者等の倒産・解散による滅失等を防ぐため、リサイクル料金は資金管理法(第三者機関として指定：既存の公益法人の活用を想定。)が管理。自動車製造業者等はシュレッダーダスト等のリサイクルにあたり料金の払渡しを請求できることとする。公的管理主体の裁量権は最小限に抑え、高い透明性・公開性を確保。

- ・資金運用方法の制限、区分経理、消費者代表・学識経験者から成る「資金管理業務諮問委員会」の設置を法定。
- ・監査法人による外部監査を義務付け。
- ・情報公開として事業報告、決算等の公表を法定することに加え、定期的(1年に複数回)に財務状況を公表。

剰余金の扱い

リサイクル料金のうち、輸出中古車につき返還請求がない場合、廃車ガラ輸出によりシュレッダーダストの処理が不要となった場合等に剰余金の発生が見込まれる。この剰余金の用途については、不法投棄対策、離島対策及びユーザー負担の軽減に活用すべく法律で以下のとおり限定。

リサイクル料金の運用益については、これを織り込んで料金を設定することとしており、剰余金にはならない。

不法投棄、野積み対応：廃棄物処理法の措置命令により原因者等の責任を追求の上、自治体が代執行を行った場合、当該自治体に対し資金協力。

路上放棄車については、市町村が代執行によらず処理している事案もあることから、自動車工業会をはじめとした自動車関係業界で構成する「路上放棄車処理協力会」による市町村への資金協力のシステムは存続。

離島対応：市町村が実施する共同搬出等の取組に対する資金協力。

リサイクル料金の安全確実な管理等に必要なコストに充当(自動車の所有者に広く薄く求める負担の軽減)

なお一定金額以上の剰余金がある場合、将来ユーザーのリサイクル料金を割引。

(3) 情報管理システムの導入

電子管理票(マニフェスト)制度を導入し、使用済自動車各段階の事業者において確実にリサイクルされたことを確認できる情報管理システムを構築。

リサイクルの実施情報を自動車製造業者等へのリサイクル料金の支払の根拠等としても活用。

膨大な情報処理が必要なため、第三者機関(既存の公益法人の活用を想定。)を指定し、一元的に情報管理。具体的には、関係業者が引取引渡を行った際に一定期間内にその旨を第三者機関に報告。

例外的に電子化に対応できない業者について、代行入力に必要な費用に係る料金負担を前提に紙での報告も認める。

万一、第三者機関への報告が途中で行われなかった場合、最後の報告を行った業者に通知し、状況確認を求める。なお一定期間内に報告がない場合、その旨都道府県知事に報告。

(4) 既存制度との関係の整理

廃棄物処理法

登録/許可を受けた関係業者について、廃棄物処理法の業の許可の特例等を講じる。

生活環境保全の観点から、関係業者に対し廃棄物処理基準等を適用。

フロン回収破壊法(カーエアコン部分:14年10月末までに施行)

枠組みを基本的に引き継ぎつつ、自動車リサイクルの中で一体的に扱う。

自動車重量税の還付制度

自動車所有者等が、使用済自動車を引取業者に引き渡す経済的インセンティブを用意することにより、不法投棄の防止を図るため、自動車重量税還付制度を本法施行時にあわせて導入する。

(5) 施行期日

関係規定毎に法律公布より6月以内から段階的に施行。

シュレッダーダストのリサイクルプラントの整備、資金管理・情報管理システムの構築に多大の時間を要することから、関係者への引取・引渡義務、リサイクル義務等については法律公布後2年6月以内に施行。