

【環境】CO₂ 排出欧州委員会が軽商用車両からの CO₂ 排出規制法案を提出

欧州委員会は、軽商用車両（バン）からの二酸化炭素（CO₂）の平均排出量を 175g/km に削減する法案を提出した。この法案によれば、削減は 2014 年～2016 年に段階的に導入され、2020 年までに 135g/km に削減するという長期目標が設定されている。この法案は、2008 年末に合意された乗用車の排出削減に関する法案と類似した形式になっている。この削減問題は、EU の炭素排出総量の約 12% を占める軽量車両の燃費を向上させるという欧州連合(European Union: EU)の戦略において、最後まで未解決になっている問題の一つである。法案は、コペンハーゲンで開催される気候変動枠組み条約第 15 回締約国会議（COP15）の前に、温室効果ガス削減の確約を果たすための具体策を示すという EU の確約を明確に示すものである。

スタブロス・ディマス環境担当委員は、次のように述べた。「法案は、気候変動問題と闘う EU にとってのもう一つの重要なステップであり、コペンハーゲン会議前に EU の取り組みとリーダーシップを確認するものである。また、気候変動への取り組みでバン部門が相応の貢献をすると同時に、消費者が燃料を節約でき、産業界に革新をもたらし低炭素経済への移行から最大限の利益を受けられることを確実にするものである。」

法律の実施方法

法案は、乗用車からの CO₂ 排出に関する法案^{注1}をモデルとしている。この法案は、新車のバンからの CO₂ の平均排出量を 175g/km に削減しようとするもので、2014 年～2016 年に段階的に導入される。長期的には、2020 年までに 135g/km に削減することを目標に掲げている。排出量の上限は車両重量に従い設定され、各重量ランクごとの上限値が曲線で示されている。この上限値曲線は、全車両からの CO₂ の平均排出量が 175g/km になるよう設定されている。各メーカーは、2014 年からは EU で登録した自社車両からの CO₂ の平均排出量が、確実に同曲線を下回るようにしなければならない。2014 年には登録車両の 75% がこの規制の対象になる。この比率は 2015 年には 80% に上昇し、2016 年からは 100% となる。規制を受けるのは全車両の平均値だけなので、メーカーはこの上限値曲線を下回る車両とバランスさせることにより、同曲線を上回る CO₂ 排出量の車両を生産することもできる。

^{注1} Regulation (EC) No 443/2009 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 April 2009, setting emission performance standards for new passenger cars as part of the Community's integrated approach to reduce CO₂ emissions from light-duty vehicles
(<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0001:0015:EN:PDF>)

影響を受ける車両

この法案により影響を受ける車両はバンで、軽量車両市場の12%程度を占めている。これには、荷重3.5トンまでの貨物自動車(バンおよびN1として知られる乗用車派生バン)で貨物を積んでいない状態で車両重量が2,610kg未満の車両が含まれる。メーカーの進捗状況は、新車登録データに基づき毎年加盟国によりモニターされる予定である。

メーカーに対する罰金の有無

法案は、平均排出量が上限値曲線を上回るレベルの場合に超過排出分に対する罰金の支払い義務を課すというメカニズムを通じて、メーカーにCO₂排出量を削減するインセンティブを与える。この罰金は、あるメーカーの登録した車両が平均で上限値曲線を上回った場合、排出超過分(g/km)に車両数を掛けた数字に基づいて算出される。2018年までの初期段階では、このペナルティのレベルは、上限値曲線を越えた最初の1g/kmは5ユーロ、2g/km目は15ユーロ、3g/km目は25ユーロ、4g/km目からは超過1gごとに120ユーロとなる。2019年からは、最初の1g/kmが120ユーロになる予定である。この値は、乗用車の95ユーロを超えるものであるが、それは遵守にかかるコストが異なるためである。メーカーは、厳しいペナルティを回避するために法案で設定された目標を達成することが期待されている。

柔軟性を通じた競争力

法案は、最先端の自動車技術の開発を促進することにより、欧州の競争力を保護することを目指している。CO₂排出量を削減するが、標準的なCO₂排出試験手続きの対象とならない革新的技術^{注2}を取り付けた車両を認めるといったメカニズムを導入することにより、全ての技術革新を推進する。さらに、超低排出車両(50g/km未満)は、2018年まで追加的なインセンティブが与えられる計画である。

法案には一定程度の柔軟性が組み込まれている。メーカーはグループを形成して、特定の排出目標を達成するために協調行動をとることも可能である。年間の販売台数が22,000台未満の独立のメーカーは、全車両平均目標の代わりに個別の目標を欧州委員会に申請することができる。

次のステップ

この法案は、法案の共同決定手続きの一環として、欧州理事会および欧州議会に送付される。

詳細情報は下記サイトで入手できる。

Regulation on CO₂ from light commercial vehicles

注2 例えば電気自動車やハイブリッド車のこと。

(http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_cars_regulation.htm)

翻訳：NEDO（担当 総務企画部 吉野 晴美）

出典：Commission proposes legislation to limit the CO2 emissions from light commercial vehicles

(<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/1605&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>)