

『欧州グリーン・ディール』
の最新動向（第2回）
政策パッケージ「Fit for 55」
におけるカーボン・プライシングと
再生可能エネルギー関連政策

2022年2月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

ブリュッセル事務所

海外調査部

【免責条項】

本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロおよび執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。

〈目次〉

はじめに	1
1. EU 排出量取引制度 (EU-ETS) の見直し	2
(1) GHG 総排出量の削減強化	4
(2) 国際航空部門と海運部門への EU-ETS の適用拡大	5
(3) 道路輸送部門と建物部門を対象とする新たな排出量取引制度の導入	8
(4) 市場安定化リザーブの見直し	11
2. カーボン・プライシングの拡大に伴う支援策の強化	12
(1) イノベーション基金と近代化基金の拡大	12
(2) 社会気候基金	14
3. 炭素国境調整メカニズム (CBAM) の提案	15
(1) CBAM の適用対象	16
(2) CBAM の運用	17
(3) ステークホルダーの反応	18
4. エネルギー課税指令の見直し	19
(1) 背景	19
(2) 改正案の概要	20
(3) ステークホルダーの反応	23
5. 再生可能エネルギー指令の改正	24
(1) 背景と主要な改正点	24
(2) ステークホルダーの反応	27

〈図表目次〉

表 1: EU-ETS の適用対象部門と規制対象となる GHG の種類	3
表 2: EU-ETS など排出量取引制度の強化に関する提案	12
表 3: CBAM 提案の対象分野と品目の分類 (CN コード)、規制対象となる GHG ..	16
表 4: エネルギー課税指令改正案が提案する原動機用エネルギー製品の最低税率 ..	21
表 5: エネルギー課税指令改正案が提案する暖房用エネルギー製品の最低税率	22

はじめに

ジェトロは、欧州委員会が 2019 年に発表した「欧州グリーン・ディール」について、2021 年度は合計 4 回にわたって、その最新動向を報告することとした。第 2 回となる本稿では、2021 年 7 月に発表された 13 件の立法イニシアチブから成る政策パッケージ「Fit for 55」における排出量取引制度（ETS）などカーボン・プライシングによる排出削減策と、再生可能エネルギーの普及促進策についてまとめた。なお、「Fit for 55」の概要については[第 1 回報告（2021 年 12 月公開）](#)を参照されたい。今後、第 3 回ではモビリティ分野、さらに第 4 回では、当初予定していた循環型経済に関する政策について、欧州委員会の発表が延期されているため、2021 年 12 月に発表された政策パッケージ「Fit for 55」第 2 弾について取り上げる予定。

EU が進める環境政策は、欧州の産業と社会に大きな変革を及ぼすだけでなく、日本のビジネスへの影響を及ぼすことが考えられる。本レポートが、日本企業の皆様にとって、ビジネスの展望を示す一助となれば幸いである。

本レポートの内容は別途表記がない限り、2022 年 2 月 1 日現在入手している情報に基づくものであり、その後変わる場合がある。また、掲載した情報・コメントは執筆者およびジェトロの判断によるが、一般的な情報・解釈がこのとおりにあることを保証するものではない。

2022 年 2 月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

ブリュッセル事務所

海外調査部 欧州ロシア CIS 課

1. EU 排出量取引制度 (EU-ETS) の見直し

欧州委員会は 2021 年 7 月 14 日、「2030 年までに温室効果ガス (GHG) の排出を 1990 年比で 55%削減する」という目標を達成するための政策パッケージ「Fit for 55」¹ を発表した。同パッケージの提案は概ね、(1) GHG の排出削減やエネルギー消費に再生可能エネルギーが占める割合、エネルギー効率性などに関する目標を引き上げる提案、(2) 事業者や消費者に対して GHG 排出削減に対するインセンティブを提供するカーボン・プライシング (炭素価格)² に関する提案、(3) 自動車の CO₂ の排出性能基準など排出ルールを定める提案、そして (4) 排出削減に向けた取り組みの支援策に関する提案の 4 つに分類できる³。本稿では、カーボン・プライシングに関する提案として EU 排出量取引制度 (EU-ETS) の見直しと炭素国境調整メカニズム (Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM))、エネルギー課税指令の改正、カーボン・プライシングの適用拡大に伴う支援策の強化に関する提案、さらに、再生可能エネルギー指令の改正案を概観する。

EU 排出量取引制度 (EU-ETS) は、欧州経済領域 (EEA)⁴内の火力発電や熱源施設、鉄鋼、セメント、石油精製、製紙、化学品など炭素集約型産業の施設や、一部の航空便⁵を対象に、CO₂ などの毎年の GHG 排出量に上限 (キャップ) を設定し、対象施設から GHG を排出する権利である「排出枠」の取引を可能とする制度だ。需要と供給によって排出枠の価格が決まる市場ベースのメカニズムであり、年間の総排出量の上限を設定し、取引可能とすることで、GHG 排出の削減目標のコスト効率的な達成を目指す制度となる。域内の約 1 万カ所の施設、EU の GHG 排出の約 40%に適用されている⁶。また、EU-ETS が適用される対象部門と GHG の種類は表 1 の通りである。

¹ "Communication from the Commission: 'Fit for 55': delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality"

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52021DC0550>

European Commission "European Green Deal: Commission proposes transformation of EU economy and society to meet climate ambitions" 14 July 2021

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_3541

パッケージに含まれる文書は、次のウェブサイトリンクに掲載されている。

European Commission "Delivering the European Green Deal" (2021 年 10 月 18 日閲覧)

https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_en

² CO₂ などの GHG 排出や、排出を伴うエネルギー利用に対して課税などによって費用を課す制度。

³ 「Fit for 55」の概要については、ジェトロ調査レポート「2021 年度『欧州グリーン・ディール』の最新動向 第 1 回」(2021 年 12 月)も参照。

<https://www.jetro.go.jp/world/reports/2021/01/862f1a922a2742b1.html>

⁴ EU およびアイスランド、リヒテンシュタイン、ノルウェー。

⁵ 発着地がともに EEA 内の便、および EEA 内発着地、英国着の便が対象となる。

⁶ "Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council of 13 October 2003 establishing a scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community and amending Council Directive 96/61/EC"

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32003L0087>

European Commission "EU Emissions Trading System (EU ETS)" (2021 年 10 月 18 日閲覧)

https://ec.europa.eu/clima/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets_en

表 1: EU-ETS の適用対象部門と規制対象となる GHG の種類

対象部門	GHG の種類
定格熱量 20MW を超える燃料燃焼施設、コークスオープン、鉄鋼プラント、セメント・クリンカー製造、ガラス製造、石灰製造、レンガ製造、セラミック製造、パルプ製造、製紙・段ボール製造、定格熱量 20MW を超える燃料燃焼施設での二次アルミニウム製造、石油化学、アンモニア製造、GHG 回収・パイプライン輸送・GHG 地中貯留、航空便（発着ともに EEA 内または EEA 内発スイスまたは英国着）	CO ₂
一次アルミニウム製造	CO ₂ 、パーフルオロカーボン (PFC)
硝酸・アジピン酸・グリオキサール・グリオキシル酸製造	CO ₂ 、一酸化二窒素

(出所) “Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council of 13 October 2003 establishing a scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community and amending Council Directive 96/61/EC” (2021 年 1 月 1 日時点の改正反映版) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02003L0087-20210101>、European Commission “EU Emissions Trading System (EU ETS)” (2021 年 10 月 18 日閲覧) https://ec.europa.eu/clima/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets_en

EU-ETS の規制対象となる施設を保有する企業は排出枠を購入、またはカーボン・リーケージ⁷の防止を目的とする無償の排出枠の割り当てを受けて、毎年の GHG 排出をカバーするだけの排出枠を当局に提出することが義務付けられる。余剰の排出枠は将来に利用するか、排出枠を必要とする他の企業に売却することができる。さらに、2019 年には、余剰の排出枠を市場から削減することによって排出枠の価格の安定化を図る「市場安定化リザーブ (Market Stability Reserve)」が導入された。

欧州委員会によると、2005 年以降、発電を中心に EU-ETS 対象部門からの GHG 排出は 42.8%減少した。EU-ETS は市場ベースの制度であるため、コスト効率性の高い電力部門での排出の減少が顕著だという⁸。欧州委員会は政策パッケージ「Fit for 55」において、「2030 年までに GHG 排出を 1990 年比で 55%削減する」という目標の達成には、EU から排出される GHG の総量の約 40%を占める EU-ETS 対象部門における取り組みを欠かすことができないとして、次の提案を行なった。

- GHG 総排出量の削減強化
- EEA の域内と域外を結ぶ国際航空部門および海運部門への EU-ETS の適用拡大
- 道路輸送部門と建物部門を対象とする新たな排出量取引制度の創設
- 市場安定化リザーブの強化

⁷ EU に拠点を置く企業がエネルギー集約的な製造拠点を域外の排出基準が緩やかな国に移転させたり、EU 産の製品を製造時の GHG 排出量が多い輸入品に置き換えたりすること。「炭素漏出」とも言われる。

⁸ European Commission “Questions and Answers - Emissions Trading – Putting a Price on carbon” 14 July 2021 (updated on 16 July 2021) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3542

提案には、海運部門と国際航空部門への対象分野の拡大と、道路輸送と建物の暖房の燃料を対象とする既存の制度を参考にした新たな取引制度の導入という、従来 EU-ETS が適用されなかった分野への適用拡大も含まれる。

(1) GHG 総排出量の削減強化

① 排出削減目標の引き上げと総排出量の削減を加速⁹

現行の 2021～2030 年を対象とする EU-ETS の「フェーズ 4」は、「2030 年までに対象部門からの GHG 排出を 2005 年比で 43%を削減する」という目標を設定している¹⁰。欧州委員会は、2021 年 7 月 14 日に発表した改正案¹¹において、2030 年の GHG 排出削減目標を 55%への引き上げたことに対応するため、現行の EU-ETS 対象部門からの排出の削減目標を 2005 年比で 61%に引き上げることを提案した。

EU-ETS では、毎年の総排出量の上限を線形的に引き下げるとして、「線形削減係数 (linear reduction factor)」が定められており、現行の「フェーズ 4」ではこの係数は 2.2%に設定されている。欧州委員会は排出削減目標の引き上げに合わせて、線形削減係数を 4.2%に引き上げることを提案した。さらに、定置式の施設については、改正案が発効した翌年に総排出量を単発で引き下げること提案。引き下げ幅は実施年によって異なるが、欧州委員会はこうした単発の引き下げによって CO₂ 換算 1 億 1,700 万トン (t CO₂-eq) の排出削減を実現したい意向だ¹²。

⁹ European Commission “Questions and Answers - Emissions Trading – Putting a Price on carbon” 14 July 2021 (updated on 16 July 2021)

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3542

¹⁰ European Commission “Revision for phase 4 (2021-2030)” (2021 年 10 月 18 日閲覧)

https://ec.europa.eu/clima/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/revision-phase-4-2021-2030_en

EU ETS が導入されたのは 2005 年で、試験的段階の第 1 フェーズ (2005～2007 年)、実際に目標値を導入した第 2 フェーズ (2008～2012 年)、さらに強化し、排出枠を原則としてオークションで市場から購入する形式とした第 3 フェーズ (2013～2020 年)を経て、現在は第 4 フェーズ (2021～2030 年)に入っている。

¹¹ “Proposal for a Directive of The European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757”

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52021PC0551>

¹² 2021 年の定置式の施設を対象とする排出の上限は 15 億 7,158 万 3,007 t CO₂-eq、航空分野は約 2,450 万 t CO₂-eq となる。

European Commission “Emissions cap and allowances” (2021 年 10 月 18 日閲覧)

https://ec.europa.eu/clima/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/emissions-cap-and-allowances_en

② 無償の排出枠への影響と改正提案¹³

欧州委員会は、現行の EU-ETS の枠組みにおける無償の排出枠の提供を、エネルギー集約型産業のカーボン・リーケージ対策として、少なくとも 2030 年までは継続することを提案した。ただし、2026 年以降、総排出量の上限の引き下げに伴い、無償の排出枠を縮小させる意向だ。

提案では無償の排出枠の割り当ての基本的な計算方法の変更はなく、製品ごとに生産一単位当たりの排出が少ない施設の上位 10%の排出レベルをベンチマークとして算出する。ただし、カーボン・リーケージ対策の見直しとともに、無償の排出枠の提供対象を絞り込み、低炭素技術の普及促進を図る。また、2026 年からは、製品ごとのベンチマークの毎年の引き下げ幅の最大値を引き上げ、脱炭素が困難な経済部門に対して重点的に無償の排出枠の割り当てを図る。さらに、ベンチマークの定義の見直しなどにより、低炭素技術やゼロ排出技術を利用した施設も、引き続き無償の排出枠を利用できるようにすることを提案。この他、排出削減へ取り組むことを、無償の排出枠の提供の条件として課し、エネルギー監査で勧告されたコスト効率的な排出削減の施策を実施していない施設については、無償の排出枠を最大 25%削減することも提案した。

③ ステークホルダーの反応

欧州鉄鋼連盟（EUROFER）は 2021 年 7 月 15 日付の声明¹⁴で、EU-ETS 改正案で提案された総排出量の上限の大幅な引き下げによって炭素価格が急騰し、また、無償の排出枠の削減により産業界が負担する排出コストが拡大し、低炭素技術への投資が縮小する恐れがあると懸念を表明した。さらに、EU の石油精製産業の団体 FuelsEurope も同日に声明¹⁵を発表。EU-ETS の排出削減目標が引き上げられたことを受けて、カーボン・リーケージのリスク拡大に懸念を表明し、注意深く対処することを求めた。

(2) 国際航空部門と海運部門への EU-ETS の適用拡大

現行制度では、発着地がともに EEA 内の航空便と EEA 内発スイス着または英国着の航空便にはすでに EU-ETS が適用されている。しかし、欧州委員会は、2013～2018 年にかけて航空部門からの GHG 排出は年平均で約 5%増加し、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う移動制限などの影響によって航空便の運航数は一時的に減少したものの、将来的には航

¹³ European Commission “Questions and Answers - Emissions Trading – Putting a Price on carbon” 14 July 2021 (updated on 16 July 2021)

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3542

¹⁴ EUROFER “A fine balance: Fit for 55 must help decarbonisation of EU steel and prevent carbon leakage effectively” 15 July 2021

<https://www.eurofer.eu/press-releases/a-fine-balance-fit-for-55-must-help-decarbonisation-of-eu-steel-and-prevent-carbon-leakage-effectively/>

¹⁵ FuelsEurope “The transition to climate neutrality will be very challenging. We should recognise the commission’ leadership in launching the regulatory process” 15 July 2021

<https://www.fuelseurope.eu/mediaroom/the-transition-to-climate-neutrality-will-be-very-challenging-we-should-recognise-the-commission-leadership-in-launching-the-regulatory-process/>

空部門からの排出はさらに増加すると見る。政策パッケージ「Fit for 55」は、2030年のGHG排出削減目標の達成には航空部門からの大幅な削減が必要だとして、同部門に割り当てられた無償の排出枠を削減するとともに、EU-ETSが適用されていないEEAの域内と域外を結ぶ便を対象として、国際民間航空機関（ICAO）によるカーボン・オフセット制度の導入を提案した。海運部門においては、域内の港湾に寄港する船舶からのCO2排出の報告制度を利用し、EU-ETSを適用する意向だ¹⁶。

① 現行のEU-ETSの適用対象となる航空便からの排出削減¹⁷

現行のEU-ETSにおける2021年の航空部門の排出枠は合計約2,450万t CO₂-eqであり、その大部分を占める82%（約2,070万t CO₂-eq）が無償で提供、15%がオークションによって販売され、残りの3%は新規参加者のための予備として取り置かれている¹⁸。

欧州委員会が提案した航空部門を対象とするEU-ETSの改正案¹⁹は、すでにEU-ETSが適用されている発着地がともにEEA内の航空便およびEEA内発スイス着または英国着の便について、さらなる排出削減を実現するために、現行と同水準の総排出量の上限に4.2%の線形削減係数を適用することを提案した。さらに、排出削減に向けた実効性の高い価格シグナルを発信するために、航空部門に割り当てられた無償の排出枠の段階的な廃止を提案。2024年に従来の無償の排出枠の25%をオークションによって販売し、以降、段階的に削減して、2027年からは航空部門への無償割り当てを廃止する意向だ。

② EUの域内と域外を結ぶ航空便への適用²⁰

航空部門を対象とするEU-ETS改正案には、EU加盟国から事業許可証を受けた航空事業者と加盟国に登録した航空事業者が運行する、EU-ETSが適用されないEEAの域内と域外を結ぶ航空便（EEA内発スイス着便および英国着便を除く）に対して、ICAOによる排出削減に向けたイニシアチブ「国際民間航空のためのカーボン・オフセットと削減スキーム（CORSIA）」²¹を適用する提案も盛り込まれた。

¹⁶ European Commission “Questions and Answers - Emissions Trading – Putting a Price on carbon”
14 July 2021 (updated on 16 July 2021)

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3542

¹⁷ European Commission “Questions and Answers - Emissions Trading – Putting a Price on carbon”
14 July 2021 (updated on 16 July 2021)

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3542

¹⁸ European Commission “Emissions cap and allowances” (2021年10月18日閲覧)

https://ec.europa.eu/clima/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/emissions-cap-and-allowances_en

¹⁹ “Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC as regards aviation's contribution to the Union's economy-wide emission reduction target and appropriately implementing a global market-based measure”

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52021PC0552>

²⁰ European Commission “Questions and Answers - Emissions Trading – Putting a Price on carbon”
14 July 2021 (updated on 16 July 2021)

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3542

²¹ ICAO “Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation” (2021年10月18日閲覧)

<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>

欧州委員会の提案は、対象となる航空便からの排出量が 2019 年の水準を超えた場合、航空事業者に対して、超過分を「炭素クレジット (carbon credits)」によって相殺することを求めるものだ。炭素クレジットは、さまざまな経済活動における GHG の削減量の証明となる。欧州委員会は、気候変動に関するパリ協定の締結国、および 2027 年以降は CORSIA への参加国における再生可能エネルギーやゴミ処理などによる排出削減を炭素クレジットの例として挙げた。なお、欧州委員会は、炭素クレジット 1 単位が CO2 排出 1 トン分の削減に相当するように、重複して数えることのない信頼性の高い炭素クレジットの計算の必要性を強調した。

③ 海運分野への EU-ETS の適用²²

欧州委員会は現状では EU-ETS が適用されていない海運部門からの排出も削減するため、船舶からの排出にも EU-ETS を適用することを提案した²³。欧州委員会は、海運部門からの CO2 排出の約 3 分の 2 (約 9,000 万トン) がこの提案によって EU-ETS の対象になると見込んでおり、エネルギー効率性の改善と低炭素ソリューションの導入、代替燃料と従来の海洋燃料の価格差の縮小の促進に期待を示した。なお、欧州委員会は「Fit for 55」において、低炭素かつ持続可能な海洋燃料の利用促進に向けた規則案 (「FuelEU」) も提案している。

提案では、船籍に関わらず総トン数 5,000 トンを超える船舶が、(1)EU 域内の港湾の間を航行する場合は総排出量、(2) EU 域内と域外の港湾の間を航行する場合は排出量の 50%、また (3) EU 域内の港湾に停泊中の場合は総排出量を EU-ETS の対象とする。従来の EU-ETS に関する規定と、海上輸送からの CO2 排出のモニタリング・報告・確認に関する規則²⁴をベースに、海運事業者が報告した CO2 の排出量に応じた EU-ETS の排出枠の購入と提出を義務付けるものだ。海運事業者には担当する加盟国の行政機関が割り当てられ、これらの行政機関が EU-ETS のルールの実施を担当する。また、海運事業者が必要な排出枠を 2 年以上連続して提出しなかった場合には、通常の EU-ETS の罰則に加えて、その事業者が管理する船舶の入港を拒否することも可能とする意向だ。

欧州委員会は、制度の円滑な導入のために 2023~2025 年を導入期間とすることを提案。導入期間の間は、海運事業者は排出の一部 (2023 年は 20%、2024 年は 45%、2025 年は 70%) に対する排出枠の提出が義務付けられ、全ての排出に対応する排出枠の提出は 2026 年からとする意向だ。また、提案には、海運部門におけるルールの実施状況を監視すると

²² European Commission “Questions and Answers - Emissions Trading – Putting a Price on carbon” 14 July 2021 (updated on 16 July 2021)

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3542

²³ “Proposal for a Directive of The European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757” <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52021PC0551>

²⁴ “Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2015 on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC” <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32015R0757>

もに、国際海事機関（IMO）における関連動向を考慮することを目的として、報告と見直しに関する規定も盛り込まれた。

④ ステークホルダーの反応

欧州の航空会社の団体である A4E は 2021 年 7 月 14 日に声明²⁵を公表し、航空部門が政策パッケージ「Fit for 55」の EU-ETS やエネルギー課税指令、再生可能エネルギー指令の改正など、複数のイニシアチブの対象となっていることを指摘。航空機からの排出削減には投資が必要であるが、排出コストの拡大は投資能力を縮小させ、カーボン・リーケージのリスクを拡大させかねないとして、航空部門が EU-ETS の枠組みで炭素価格を課されるのであれば、他の制度下における支払いとの重複を避けるべきだとの立場を示した。また、新税の導入には、航空部門における発券税や航空管制料金、空港使用料、航空保安料金などを含むコスト全体と、新税が脱炭素化の取り組みに与える影響を考慮する必要があると述べた。

欧州船主協会（ECSA）も同日に声明²⁶を公表し、EU-ETS よりも国際的なソリューションの方が好ましかったとしつつも、欧州委員会の提案を歓迎。EU-ETS の海運部門への適用の提案について、収益は海運部門のエネルギー源の移行支援に利用すべきだとして、中小規模の船主を中心とする海運部門の脱炭素化を支援するための基金を EU-ETS の枠組みにおいて創設することを提案した。また、導入期間を設けることが提案されたことを歓迎しつつも、投資を惹起し、制度設計の問題点を特定するには十分な時間をかけて、段階的に導入することが重要だと指摘した。

一方、欧州運送業・輸送・ロジスティクス・関税サービス協会（CLECAT）も同日に声明を公表²⁷し、EU-ETS の海運部門への適用について、EU の港湾に寄港する全ての船舶を対象とする制度でないことに失望感をにじませつつも、歓迎の意を示した。

（3）道路輸送部門と建物部門を対象とする新たな排出量取引制度の導入

政策パッケージ「Fit for 55」の EU-ETS の改正案²⁸では、2030 年目標の達成に向けた排出削減の強化が必要な分野での取り組みとして、道路輸送および建物で使用される燃料か

²⁵ A4E “The European Commission’s “Fit for 55” package must drive decarbonisation while ensuring a level playing field for EU airlines” 14 July 2021

<https://a4e.eu/publications/a4e-the-european-commissions-fit-for-55-package-must-drive-decarbonisation-while-ensuring-a-level-playing-field-for-eu-airlines/>

²⁶ ECSA “European shipowners welcome the Fit for 55 climate package but fear lack of consistency among proposals may undermine increased climate ambition” 14 July 2021

<https://www.ecsa.eu/index.php/news/european-shipowners-welcome-fit-55-climate-package-fear-lack-consistency-among-proposals-may>

²⁷ CLECA “CLECAT welcomes Fit for 55 package: Time to deliver on Europe’s green deal ambitions” 14 July 2021

<https://www.clecat.org/news/press-releases/clecat-welcomes-fit-for-55-package-time-to-deliver>

²⁸ “Proposal for a Directive of The European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757” <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52021PC0551>

らの排出を対象とする、従来の EU-ETS とは異なる新たな排出量取引制度の導入も提案された。

欧州委員会は建物部門について、エネルギー関連の GHG 排出の 36%に直接的もしくは間接的に関与していると指摘。その半分以上は電力や地域暖房など、すでに EU-ETS が適用されている分野だが、域内の多くの住宅で石炭や石油といった汚染源となる化石燃料が利用されており、コスト効率的な排出削減が可能だと分析。また、道路輸送部門についても、EU の GHG 排出全体の約 5 分の 1 を占め、排出が 1990 年から 25%以上増加しており、コスト効率的かつ大幅な排出削減が可能だと指摘。両分野における排出量取引制度を、適切な規制および投資支援策と組み合わせて導入することで、排出削減に向けたバランスの取れた経済的なインセンティブを強化し、より確実に排出削減を実現できるとした。

また、欧州委員会は、新たに排出量取引制度の導入を提案する道路輸送部門および建物部門と、すでに EU-ETS が適用されている炭素集約型産業の定置型の施設と航空部門では、潜在的に削減が可能な GHG 排出の量に差があり、排出枠の需要を変化させる要因も異なっていると指摘。すでに順調に機能している制度の混乱をさけるため、道路輸送部門と建物部門を対象とする排出量取引は、既存の EU-ETS とは別の取引制度として導入すべきだとこの立場を示した。また、EU-ETS と新たな排出量取引制度の統合については、新たな制度を数年間、運用した後に、その経験に基づいて検討すべきだと慎重な姿勢を見せた。

① 新たな排出量取引制度の提案の概要

道路輸送部門と建物部門では、燃料を消費する世帯や車両の利用者など、小規模の排出主体が数多く存在するため、欧州委員会の提案²⁹は、制度の運用の可能性と行政の効率化の観点から、燃料の販売事業者を対象とする制度となった。燃料の販売事業者が消費者向けに販売する燃料の量をモニタリング・報告し、暦年ごとに販売した燃料の量と種類に応じて排出枠を購入・提出する仕組みだ。なお、既存の EU-ETS の適用対象は、この新制度の適用対象外となる。提案では、新制度を 2025 年から導入し、導入 1 年目の 2025 年は、対象事業者には GHG 排出の許可 (emission permit) の所持と、2024 年と 2025 年の排出量の報告のみが義務付けられる。そして、2026 年から排出枠の発行、売買と提出など排出量取引制度の本格的な運用を開始すると提案した。

新たな排出量取引制度の提案では、道路輸送部門と建物部門の排出を規制する「加盟国の排出削減の分担に関する規則」³⁰ (2018 年 7 月 9 日発効) の枠組みで収集されたデータに基づいて、2026 年から両部門における総排出量の上限を設け、2028 年以降は 2024~2026

²⁹ “Proposal for a Directive of The European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757” <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52021PC0551>

³⁰ Regulation (EU) 2018/842 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 on binding annual greenhouse gas emission reductions by Member States from 2021 to 2030 contributing to climate action to meet commitments under the Paris Agreement and amending Regulation (EU) No 525/2013 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32018R0842>

年の実際の排出量に基づいての排出量の上限を決定する。そして、2030年に2005年比で43%の排出削減を達成するように、線形削減係数が適用される。

具体的に、改正案では、2026年と2027年の総排出量の上限は、2024年の排出量からそれぞれ10.3%と15.45%減らした量、2028年の上限は、2024～2026年の排出の平均値と比較し、16.29%減らした量とし、以降、年5.43%の線形削減係数を適用することが提案された³¹。ただし、実際の排出量が運用開始時の総排出量の上限を大きく上回る場合は線形削減係数の見直しを行う。この他、新たな排出量取引制度においても、余剰の排出枠を市場から削減することによって排出枠の価格の安定化を図る「市場安定化リザーブ」を運用する。

なお、燃料販売事業者が新制度による排出コストの一部を価格に上乗せし、消費者に転嫁することも予測される。そのため、欧州委員会は、新たな排出量取引制度の本格的な運用が開始される前年となる2025年から、消費者などへの影響の緩和のため「社会気候基金」の運用を開始することを提案した（「2 カーボン・プライシングの拡大に伴う支援策の強化」参照）。また、両部門には引き続き「加盟国の排出削減の分担に関する規則」が適用され、加盟国が排出削減に取り組む。欧州委員会はこの他、道路輸送部門と建物部門からの排出削減には、エネルギー効率の改善、再生可能エネルギーの利用促進、エコデザイン、建物のエネルギー性能、車両のCO₂排出性能、再生可能な燃料の充填設備・充電設備に関する規制措置も役立つとした³²。

② ステークホルダーの反応

欧州自動車工業界（ACEA）は2021年7月14日に声明³³を発表。道路輸送部門への排出量取引制度の導入について、CO₂排出を価格によって可視化し、低排出・ゼロ排出の燃料の利用促進につながると指摘。ゼロ排出車の競争力と魅力の改善に期待を示した。

欧州運送業・輸送・ロジスティクス・関税サービス協会（CLECAT）は2021年7月14日付の声明³⁴で、ドイツで導入されているような加盟国レベルでの既存の制度³⁵にも注意し、道路輸送への排出量取引制度の導入によって排出に二重に費用が課されることを防ぐべきだとした。また、EUレベルでの道路使用料金に関する規定など、他分野の政策との整合性

³¹ 2025年と2026年は、「加盟国の排出削減の分担規則」に基づく2024年のデータに、2024年を起点に年5.15%の線形削減係数を適用した値。2028年以降は新制度のモニタリング・報告制度によって収集した2024～2026年の対象部門からの排出の平均値に、2025年を起点に5.43%の線形削減係数を適用した値に相当する。

³² European Commission “Questions and Answers - Emissions Trading – Putting a Price on carbon” 14 July 2021 (updated on 16 July 2021)
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3542

³³ ACEA “Fit for 55: EU auto industry’s initial reaction to Europe’s climate plans” 14 July 2021
<https://www.acea.auto/press-release/fit-for-55-eu-auto-industry-initial-reaction-to-europe-climate-plans/>

³⁴ CLECAT “CLECAT welcomes Fit for 55 package: Time to deliver on Europe’s green deal ambitions” 14 July 2021
<https://www.clecat.org/news/press-releases/clecat-welcomes-fit-for-55-package-time-to-deliver>

³⁵ ドイツは2021年1月1日から建物と運輸部門を対象とする排出量取引制度を導入した。
German Environment Agency, German Emissions Trading Authority (DEHSt) “National emissions trading” (2021年11月2日閲覧)
https://www.dehst.de/EN/national-emissions-trading/national-emissions-trading_node.html

に配慮すべきだと呼びかけた。さらに、貨物輸送からの排出による収入は、低排出車・技術やインフラのイノベーションなどへの補助金を通じて、運輸部門に還元すべきだとの考えを示した。

欧州道路輸送業者協会（UETR）は2021年7月15日に発表した声明³⁶において、EUの気候目標には賛同しつつも、道路輸送部門と建物部門を対象とする新たな排出量取引制度は燃料費の値上がりを招きかねず、今後10年間もディーゼル燃料と内燃機関（エンジン）が主流となると予測される中、適切な支援がなければ運送事業者は燃料コストの拡大を消費者に転嫁せざるを得ないと警告。新たな排出量取引制度から得られる収入を利用した、低排出のモビリティへの移行支援の必要性を協調した。

一方、欧州労働組合連合（ETUC）は2021年3月22～23日に行われた執行部の会合で、EU-ETSはGHG排出削減の強力な手段だが、EU-ETSの見直しには地域と経済分野の特性を考慮し、失業者が出るのを防ぐべきだとの立場を表明³⁷。EU-ETSの海運部門とEU域内外を結ぶ航空部門への拡大には理解を示したが、道路輸送部門と建物部門への排出量取引制度の導入には反対を表明した。

（4）市場安定化リザーブの見直し³⁸

EU-ETSは需要と供給によって排出枠の価格が決まる市場ベースのメカニズムであり、過去には排出枠の大幅な余剰によって、価格が大幅に下落したこともあった。そのため、余剰の排出枠を市場から削減することによって排出枠の価格の安定化を図る市場安定化リザーブの運用が2019年に開始された。

市場安定化リザーブは、欧州委員会の裁量による市場介入を認めるものではなく、事前に定められた基準に基づいて排出枠を自動的に市場からリザーブに移す仕組みとなる。改正案³⁹には、排出枠の余剰が基準値に近づくと、円滑にリザーブに移すことを可能とする修正が含まれる。

また、市場安定化リザーブは、道路輸送部門と建物部門を対象とする新たな排出量取引制度でも運用が提案されている。この新たな排出量取引制度における過剰な排出枠の価格の

³⁶ UETR “UETR welcomes the “Fit for 55” climate goals but expresses concerns over the impact of ETS on transport SMEs and consumers.” 15 July 2021
<https://uetr.eu/uetr-welcomes-the-fit-for-55-climate-goals-but-expresses-concerns-over-the-impact-of-ets-on-transport-smes-and-consumers/>

³⁷ ETUC “ETUC resolution on ‘Fit for 55’ package” 26 March 2021
<https://www.etuc.org/en/document/etuc-resolution-fit-55-package>

³⁸ European Commission “Questions and Answers - Emissions Trading – Putting a Price on carbon” 14 July 2021 (updated on 16 July 2021)
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3542

³⁹ “Proposal for a Directive of The European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757”
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52021PC0551>

上昇のリスクを緩和するため、特定の条件下における市場安定化リザーブから市場への排出枠の放出に関する追加的な措置も提案された。

本章で概観した、EU-ETS など排出量取引制度の強化に関する提案を表 2 にまとめる。

表 2: EU-ETS など排出量取引制度の強化に関する提案

対象部門	提案の概要	影響が予想される 主な事業者
定置型施設	総排出量の単発の引き下げ 毎年の線形削減係数の引き上げ 無償の排出枠による、排出削減へのインセンティブの強化	炭素集約型の施設を 所有する企業
航空部門（発着ともに EEA 内、EEA 内発ス イスまたは英国着）	無償の排出枠の段階的な廃止 毎年の線形削減係数の引き上げ	航空事業者
航空部門（上記以外）	ICAO が採択した CORSIA の適用	航空事業者
海運部門	総トン数 5,000 トン以上の船舶への EU-ETS の 適用	海運事業者
道路輸送・建物部門	新たな排出量取引制度の導入	燃料販売事業者
その他	市場安定化リザーブの強化	-

(出所) “Proposal for a Directive of The European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757”
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52021PC0551>
 “Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC as regards aviation's contribution to the Union's economy-wide emission reduction target and appropriately implementing a global market-based measure”
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52021PC0552>
 European Commission “Questions and Answers - Emissions Trading – Putting a Price on carbon” 14 July 2021 (updated on 16 July 2021)
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3542

2. カーボン・プライシングの拡大に伴う支援策の強化

(1) イノベーション基金と近代化基金の拡大

現行の EU-ETS から得られた財源の一部は、革新的なイノベーションを支援するイノベーション基金と、低所得の EU 加盟国（一人当たり名目 GDP が EU 平均の 60% を下回る国）を支援する近代化基金に割り当てられている。欧州委員会は、低排出技術への投資不足の克服を支援し、発電部門での化石燃料への依存度が大きい加盟国が抱える気候目標の達成に向けた課題などに対応するために、両基金を拡大することを提案した。

① イノベーション基金の拡大

イノベーション基金は、革新的な低炭素技術の市場化に向けた実証プロジェクトの支援を目的とする。現行の EU-ETS では、合計 4 億 5,000 万 t CO₂-eq の排出枠から得られる収入を同基金に充てると規定されており、欧州委員会は 2021～2030 年の期間で 200 億ユーロ前後の資金提供が可能だと見込む。支援対象となるプロジェクトは次の通り⁴⁰。

- エネルギー集約型産業における革新的な低排出技術とプロセス
- 炭素回収・利用
- 炭素回収・貯蔵施設の建設と運用
- 革新的な再生可能エネルギーを利用した発電
- エネルギー貯蔵

欧州委員会の EU-ETS の改正案⁴¹では、従来の EU-ETS からさらに 5,000 万 t CO₂-eq の排出枠からの収入を同基金に割り当てるとともに、道路輸送部門と建物部門を対象とする新たな排出量取引制度から 1 億 5,000 万 t CO₂-eq の排出枠からの収入を割り当てることを提案した。さらに、CBAM（「3 炭素国境調整メカニズム（CBAM）の提案」参照）の導入に伴って、同メカニズムの対象部門への EU-ETS の無償の排出枠の割り当てが段階的に削減されるが、削減分はオークションで販売され、その収益はイノベーション基金に割り当てられることとなる⁴²。

② 近代化基金

近代化基金は、低所得の加盟 10 カ国（ブルガリア、クロアチア、チェコ、エストニア、ハンガリー、ラトビア、リトアニア、ポーランド、ルーマニア、スロバキア）を対象に、エネルギー・システムの近代化とエネルギー効率の改善を支援する基金となる。現行の EU-ETS では、2021～2030 年の総排出量の 2%に相当する排出枠の販売による収益が同基金に割り当てられる。同基金は、次の分野の投資を支援する⁴³。

⁴⁰ European Commission “Innovation Fund”（2021 年 10 月 18 日閲覧）

https://ec.europa.eu/clima/eu-action/innovation-fund_en

⁴¹ “Proposal for a Directive of The European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757”
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52021PC0551>

⁴² “Proposal for a Directive of The European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757”
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52021PC0551>

European Commission “Questions and Answers - Emissions Trading – Putting a Price on carbon”
14 July 2021 (updated on 16 July 2021)

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3542

⁴³ European Commission “Modernisation Fund”（2021 年 10 月 18 日閲覧）

https://ec.europa.eu/clima/eu-action/funding-climate-action/modernisation-fund_en

- 再生可能なエネルギー源を利用した発電とエネルギーの利用
- エネルギー効率
- エネルギー貯蔵
- 地域暖房、パイプライン、グリッドを含むエネルギー網の近代化
- 化石燃料に依存する地域の低排出な社会・経済への公正な移行（労働者の配置換え、技能習得、技能向上、教育、就労、スタートアップ）

EU-ETS の改正案は、総排出量の 2.5%に相当する排出枠の販売による収益を同基金にさらに上乗せすることを提案した⁴⁴。

(2) 社会気候基金

① 概要

欧州委員会は、道路輸送部門と建物部門への新たな排出量取引制度の導入に伴って予想される、様々な交通手段を利用する弱者世帯や零細企業への影響の緩和策として、「社会気候基金（Social Climate Fund）」の創設を提案した。同基金は、一時的な所得補助の提供や、化石燃料への依存抑制を目的とする施策や投資の支援を行う加盟国に資金を提供することを目的とする。同基金の創設規則案⁴⁵は特に次の分野を重視している。

- エネルギー効率
- 建物の改修
- ゼロ排出・低排出モビリティおよび運輸
- GHG 排出の削減
- エネルギー貧困世帯などの弱者世帯、脆弱な零細企業、農村部および遠隔地などに居住する交通弱者を減らす

⁴⁴ “Proposal for a Directive of The European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757” <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52021PC0551>
European Commission “Questions and Answers - Emissions Trading – Putting a Price on carbon” 14 July 2021 (updated on 16 July 2021)
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3542

⁴⁵ “Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a Social Climate Fund” <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52021PC0568>

欧州委員会建物の化石燃料への依存抑制策の例として、エネルギー効率の改善、ゼロ排出・低排出のモビリティ・運輸へのアクセス改善に加えて、再生可能エネルギー源の利用などによる建物の冷暖房の脱炭素化に言及した⁴⁶。

社会気候基金は、排出量取引制度の対象範囲の拡大に伴う影響の緩和を目的としており、道路輸送部門と建物部門における新たな排出量取引制度の運用開始による影響に先回りして対策を講じるために、2025年からの運用開始が提案された。提案では、道路輸送部門と建物部門を対象とする新たな排出量取引制度から2026～2032年の期間に得られる収入の25%に相当するEU予算が同基金に割り当てられる。

欧州委員会は、中期予算計画（多年度財政枠組み（MFF））の関連部分を修正し、2025～2032年の期間で、722億ユーロを加盟国に提供するとしている。また、加盟国が道路輸送部門と建物部門を対象とする新たな排出量取引制度から得る収入から、EU予算とほぼ同額の資金を上乗せすることを提案。総額1,444億ユーロの資金の動員を目指す。

3. 炭素国境調整メカニズム（CBAM）の提案

欧州委員会は、EUが気候変動対策の目標を引き上げる一方で、域外には環境・気候関連の規制がEUよりも緩やかな国が多く、EUに拠点を置く企業の製造拠点への移転や、EU製品の域外からの輸入品への置き換えなど、カーボン・リーケージのリスクが高まっていると分析。GHGの排出源となる製造施設が域外へと移転すれば、世界的な気候変動対策への取り組みを弱体化させかねないとして、EUの気候目標がカーボン・リーケージによって骨抜きにされることを防止し、EU域外のGHG排出削減を促進するため、特定の輸入品にEU-ETSと同等の炭素価格を課す「炭素国境調整メカニズム（CBAM）」の導入を提案した⁴⁷。

CBAMは、WTOのルールや、その他のEUの国際約束に対応した制度として提案され、対象製品の輸入事業者は、域内で製造された同等の製品に課されるEUのルールに基づく炭素価格を支払うことを求める。ただし、輸入された対象製品が製造段階ですでに炭素価格を支払っていることを証明できる場合は、輸入事業者はそのコストの全額を差し引くことができる。

欧州委員会は、制度を円滑に導入し、事業者と域外の国に対して法的な確実性と安定性を担保するため、当初はカーボン・リーケージのリスクが大きい鉄鋼やセメント、肥料などを対象に、2023年から輸入量と排出に関する報告制度の運用を開始し、2026年から輸入者による炭素価格の支払いを開始する案を示した。なお、CBAMはEU-ETSの無償の排出枠を

⁴⁶ European Commission “Carbon Border Adjustment Mechanism: Questions and Answers” 14 July 2021

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3661

⁴⁷ European Commission “Carbon Border Adjustment Mechanism: Questions and Answers” 14 July 2021

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3661

代替する制度でもあり、両制度が重複することのないよう、CBAM の導入と並行して対象製品への EU-ETS の無償の排出枠の割り当ては段階的に廃止される。

(1) CBAM の適用対象⁴⁸

① 対象製品

欧州委員会はセメントと鉄鋼、アルミ、肥料、電力を対象として、輸入品の製造段階における GHG の直接排出に CBAM を適用することを提案した⁴⁹。欧州委員会は、これらの分野は GHG 排出が多く、カーボン・リーケージのリスクが高いことに加えて、CBAM の導入に行政が対応しやすいことも選択の基準として挙げた。対象となる製品の品目分類（CN コード）、規制対象となる GHG は表 3 に示す通りである。

表 3: CBAM 提案の対象分野と品目の分類（CN コード）、規制対象となる GHG

対象分野	対象製品の CN コード	GHG
セメント	2523 10 00 / 2523 21 00 / 2523 29 00 / 2523 90 00	CO2
電力	2716 00 00	CO2
肥料	2814	CO2
	2808 00 00 / 2834 21 00 / 3102 / 3105 (3105 60 00 を除く)	CO2、 一酸化二窒素 (N2O)
鉄鋼	72 (7202 / 7204 を除く) / 7301 / 7302 / 7303 00 / 7304 / 7305 / 7306 / 7307 / 7308 / 7309 / 7310 / 7311	CO2
アルミニウム	7601 / 7603 / 7604 / 7605 / 7606 / 7607 / 7608 / 7609 00 00	CO2、パーフルオロ カーボン (PFC)

(出所) Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a carbon border adjustment mechanism

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX:52021PC0564>

欧州委員会はさらに、2025 年末までに同メカニズムの運用状況の評価を実施し、他の製品とサービスへの適用拡大を検討する。欧州委員会は、対象となりうる分野として、製品・サービスの使用・消費に近いバリューチェーンの下流部分や、商品を製造する際の使用電力からの排出といった間接的な排出を挙げた。

② 適用対象となる国・地域

欧州委員会は、原則として全ての EU 域外の国・地域から輸入された対象製品に CBAM を適用することを提案した。ただし、EU-ETS に参加する EEA のアイスランド、リヒテン

⁴⁸ European Commission “Carbon Border Adjustment Mechanism: Questions and Answers” 14 July 2021

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3661

⁴⁹ Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a carbon border adjustment mechanism

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX:52021PC0564>

シュタイン、ノルウェー、また、EU-ETS と連動する排出量取引制度を運用しているスイスは適用対象から除外するとしている。

また、EU と電力市場を統合した域外の国・地域から輸入される電力も、適用対象から除外することが提案された。ただし、当該国・地域が電力に関連する EU 法、エネルギーと環境、競争分野の関連 EU ルールを適用し、2050 年までの GHG 排出実質ゼロの実現にコミットすることなどが条件となる。これらの国が適用除外の条件を満たしているかは、欧州委員会が評価する。

(2) CBAM の運用

① 炭素価格と排出量の決定

欧州委員会の提案⁵⁰では、輸入事業者に課される炭素価格は「CBAM 証書 (CBAM certificate)」と呼ばれ、その価格は、EU-ETS の排出枠の毎週の平均価格に基づいて算出される。CBAM 対象製品を域内に輸入する事業者は、輸入に先立って所在地の加盟国当局に輸入許可を申請し、登録手続きを行う。そして、毎年 5 月 31 日までに前年に輸入した製品の量と、製品の生産時に発生した排出量である「内在的な排出量 (embedded emission)」を加盟国当局に申告し、その量に応じた CBAM 証書を提出する仕組みとなる。なお、EU-ETS のような総排出量の上限の設定や、CBAM 証書の取引は行われ⁵¹ない。

対象製品の内在的な排出量は、基本的には生産時の実際の排出に基づいて決定される。欧州委員会は、原産国の製造事業者が輸入事業者に必要な情報を提供することを想定しているが⁵²、実際の排出量を適切に算出できない場合は、各製品の CO2 排出に関する既定値を利用して決定する方式を提案した。また、原産国で炭素価格がすでに課されている場合、輸入事業者はその分を差し引くことが認められる。輸入事業者は、事後に確認できるように、内在的な排出量の決定に必要な情報を記録し、申請後、4 年間保存することが義務付けられる。

CBAM からの収入は EU 予算の財源となる予定だ。2030 年までの CBAM による収入は 21 億ユーロを超えると試算されている。

② 制度の導入と移行期間

欧州委員会は、CBAM の導入にあたって 2023～2025 年を移行期間として、対象製品に関する報告制度の運用を開始し、2026 年から輸入者による炭素価格の支払いを開始する案

⁵⁰ Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a carbon border adjustment mechanism
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX:52021PC0564>

⁵¹ European Commission “Carbon Border Adjustment Mechanism: Questions and Answers” 14 July 2021
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3661

⁵² European Commission “Carbon Border Adjustment Mechanism: Questions and Answers” 14 July 2021
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3661

を示した⁵³。移行期間中、輸入事業者は輸入した対象製品の量、内在的な排出量、間接的な内在的な排出量、原産国で支払った炭素価格の報告が義務付けられるが、炭素価格の支払いは発生しない。

③ EU-ETS との関係⁵⁴

欧州委員会は、EU-ETS の無償の排出枠はカーボン・リーケージ対策として効果的ではあったが、EU 内外における低排出な製造のための投資へのインセンティブを鈍らせている可能性もあると見ており、CBAM の段階的導入を、無償排出枠に代替するカーボン・リーケージ対策として提案した。政策パッケージ「Fit for 55」における欧州委員会の EU-ETS の改正案では、無償の排出枠の削減が盛り込まれたが（「1. EU 排出量取引制度（EU-ETS）の見直し」参照）、EU 内外の企業の公平な競争条件を実現するため、2026 年の CBAM の運用の開始後は、CBAM の段階的な導入に合わせて、対象製品に提供される EU-ETS の無償の排出枠を削減する意向だ。

(3) ステークホルダーの反応

無償の排出枠が投資インセンティブを鈍らせているとする欧州委員会の見方とは反対に、欧州鉄鋼連盟（EUROFER）は 2021 年 7 月 15 日の声明⁵⁵で、CBAM 導入に伴う EU-ETS の無償の排出枠の削減によるコスト増の結果、低炭素技術への投資が減速する恐れがあると指摘した。さらに、CBAM には、EU 産業の域外での競争力向上のための施策や、輸入業者が行うであろう制度の迂回行為への対策が盛り込まれていないと指摘した。

一方、欧州労働組合連合（ETUC）は 2021 年 3 月 22～23 日に行われた執行部の会合⁵⁶で、CBAM は、適切なイノベーション政策と低炭素な製品の市場創出の施策と組み合わせれば、雇用と産業を維持しながら気候変動対策を強化し得ると期待を示した。ただし、WTO ルールの順守や戦略部門を優先するなど、注意深く制度を設計し、労働者への悪影響を防ぐべきだとの立場を示した。

また、EU 域外では、ロシアから EU への約 76 億米ドル相当の鉄鉱石やアルミニウム、電力などの輸出が CBAM の影響を受けると見られており、同国の石油大手ロスネフチのイ

⁵³ Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a carbon border adjustment mechanism

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX:52021PC0564>

⁵⁴ European Commission “Carbon Border Adjustment Mechanism: Questions and Answers” 14 July 2021

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3661

⁵⁵ EUROFER “A fine balance: Fit for 55 must help decarbonisation of EU steel and prevent carbon leakage effectively” 15 July 2021

<https://www.eurofer.eu/press-releases/a-fine-balance-fit-for-55-must-help-decarbonisation-of-eu-steel-and-prevent-carbon-leakage-effectively/>

⁵⁶ ETUC “ETUC resolution on “Fit for 55” package” 26 March 2021

<https://www.etuc.org/en/document/etuc-resolution-fit-55-package>

ーゴリ・セチン最高経営責任者（CEO）の「経済への打撃はロシアへの経済制裁よりもはるかに大きい」という発言が報じられた⁵⁷。

4. エネルギー課税指令の見直し

エネルギー課税指令⁵⁸（2003年10月31日発効）は原動機と暖房の燃料として利用される「エネルギー製品」と電力への課税の枠組みと最低税率を定める。欧州委員会は、現行指令がエネルギー効率の向上や持続可能な燃料や環境に優しい技術などへの投資とイノベーションを促進するインセンティブとしての役割を果たしておらず、加盟国による減免措置によって骨抜きにされていると指摘。燃料と電力のエネルギー量と環境性能に基づく、新たな税率の枠組みと、適用対象の見直しと現行の減免措置の廃止による課税対象の拡大を提案した。欧州委員会は、同指令の改正によって、各加盟国のエネルギー製品に対する実行税率の収れんの加速と企業の法令順守のコストの軽減、航空部門と水運部門の免税の廃止に伴う運輸部門におけるより公平な環境コストの配分にも期待を示した⁵⁹。

(1) 背景

エネルギー課税指令は、原動機と暖房の燃料や暖房燃料として利用されるエネルギー製品と電力に関する課税ルールの枠組み骨組みと最低税率を定めており、加盟国は原則として最低税率を順守する限り、独自の税率を定めることができる⁶⁰。

欧州委員会は、現行の指令では、最低税率が燃料のエネルギー量や環境負荷に関係づけられていない上、環境負荷が小さい持続可能なバイオ燃料や水素などの新たな代替燃料に対応できていないと指摘。同指令は、エネルギー効率の改善や環境に優しい持続可能な代替燃料、環境に優しい技術と持続可能なエネルギーへの投資とイノベーションを促進する役割を果たしておらず、2030年のGHG排出削減目標など、EUが掲げる気候・エネルギー目標に対応できていないとした⁶¹。

さらに、欧州委員会は、現行指令の発効以来、最低税率は多数の加盟国が導入した減免措置によって複雑かつ骨抜きにされ、公平な競争環境が失われたと分析。加盟国による様々な減免措置は、単一市場の細分化の原因となる上、化石燃料の利用を優遇しており、燃料が環

⁵⁷ Euractiv “Carbon taxes could hurt Russia more than sanctions, says oil tsar” 24 August 2021
<https://www.euractiv.com/section/climate-environment/news/carbon-taxes-could-hurt-russia-more-than-sanctions-says-oil-tsar/>

⁵⁸ “Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity”
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32003L0096>

⁵⁹ European Commission “Revision of the Energy Taxation Directive (ETD): Questions and Answers” 14 July 2021
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3662

⁶⁰ European Commission “Excise Duty on Energy” (2021年10月18日閲覧)
https://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation-1/excise-duties/excise-duty-energy_en

⁶¹ European Commission “Revision of the Energy Taxation Directive (ETD): Questions and Answers” 14 July 2021
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3662

境に与える影響を考慮していないと指摘。また、航空部門と海運部門は、エネルギー課税が免除されており、両分野によるエネルギー消費と汚染を助長しかねない変則的な状態にあるとして、見直しの必要性を強調した。

(2) 改正案の概要

① 最低税率の見直し

改正案⁶²は、エネルギー効率的で環境に優しい選択を促すことを目的に、エネルギー製品の実際のエネルギー量と環境性能に基づく最低税率の新たな枠組みを提案した。最低税率は、エネルギー効率の改善に向けて企業と消費者に対して明確な価格シグナルを発信するため、エネルギー製品のエネルギー量 1 ギガジュール (GJ) あたりの金額で表される⁶³。また、最も環境負荷が大きい燃料に高い税率が適用されるように、エネルギー製品と電力の最低税率にエネルギー量と環境性能に応じた順位づけを行い、加盟国に対して国内で適用される税率でもこの順位を維持することを求めた。例えば、欧州委員会によると、現行のルールでは、自動車燃料としてガソリンよりも環境汚染への懸念が大きいディーゼル燃料に低い最低税率が適用されているが、改正案では同じ税率が提案された。また、新たに消費者物価に基づき、エネルギー製品と電力の最低税率の調整を毎年行うことを提案した。

この順位づけは、次の考え方に基づいて提案された。特にバイオ燃料については「持続可能か否か」および「先進的か否か」の 2 つの基準が提案された⁶⁴。なお、一部の燃料の最低税率には、2023～2033 年の移行期間が設定され、移行期間中の段階的な引き上げ、または移行期間終了後の引き上げが適用される。

- 軽油やガソリンなど従来の化石燃料、持続可能でないバイオ燃料には最も高い最低税率が設定される。原動機（農業用、建設用などを除く）の燃料として使用する場合には 1 ギガジュールあたり 10.75 ユーロ (ユーロ/GJ)、暖房の燃料として使用する場合には 0.9 ユーロ/GJ とする。この税率は他の最低税率の基準値ともなる。

⁶² “Proposal for a Council Directive restructuring the Union framework for the taxation of energy products and electricity”

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX:52021PC0563>

⁶³ European Commission “Revision of the Energy Taxation Directive (ETD): Questions and Answers” 14 July 2021

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3662

⁶⁴ 「持続可能なバイオ燃料」とは、現行の再生可能エネルギー指令第 29 条が定める「持続可能性と GHG 排出削減基準を満たすバイオ燃料」を指す。また、「先進的なバイオ燃料」は、同指令の付属書 IX パート A に記載された「麦わらや動物のし尿、下水汚泥などを原料とするバイオ燃料」を指す。なお、エネルギー課税指令の改正案は、再生可能エネルギー指令の付属書 IX パート B に記載された、使用済み食用油などを原料とするバイオ燃料も先進的なバイオ燃料と同等に扱うことを提案した。

“Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the promotion of the use of energy from renewable sources”

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX:32018L2001>

- 化石資源ベースだが、短中期的には脱炭素化に役立ち得る天然ガス、液化石油ガス（LPG）、非生物起源の再生可能でない燃料の 2023 年の最低税率は、基準値の 3 分の 2（原動機の燃料は 7.17 ユーロ/GJ、暖房の燃料は 0.6 ユーロ/GJ）とし、2033 年までの 10 年間の移行期間の間に従来の化石燃料と同じ水準に段階的に引き上げる。
- 持続可能だが先進的ではないバイオ燃料の最低税率は、脱炭素化における可能性を考慮し、基準値の 2 分の 1（原動機の燃料は 5.38 ユーロ/GJ、暖房の燃料は 0.45 ユーロ/GJ）とし、その一部は移行期間の間に従来の化石燃料と同じ水準まで引き上げる。
- あらゆる用途の電力、先進的で持続可能なバイオ燃料とバイオガス、再生可能な水素など非生物起源の再生可能な燃料には、最も低い最低税率である 0.15 ユーロ/GJ を適用する。低炭素な水素などの低炭素燃料にも 10 年間の移行期間の間、この最低税率が適用され、移行期間の終了後は基準値の 2 分の 1 に引き上げられる。

原動機用エネルギー製品の最低税率を表 4 に、暖房用エネルギー製品の最低税率を表 5 に示す。なお、電力の最低税率は移行期間の開始時、終了後ともに 0.15 ユーロ/GJ とすることが提案された。

表 4: エネルギー課税指令改正案が提案する原動機用エネルギー製品の最低税率

燃料の種類	移行期間開始時 (2023 年初)	移行期間終了後 (2033 年初、 調整前の金額)
ガソリン	10.75 ユーロ/GJ	10.75 ユーロ/GJ
軽油	10.75 ユーロ/GJ	10.75 ユーロ/GJ
ケロシン	10.75 ユーロ/GJ	10.75 ユーロ/GJ
持続可能でないバイオ燃料	10.75 ユーロ/GJ	10.75 ユーロ/GJ
液化石油ガス (LPG)	7.17 ユーロ/GJ	10.75 ユーロ/GJ
天然ガス	7.17 ユーロ/GJ	10.75 ユーロ/GJ
持続可能でないバイオガス	7.17 ユーロ/GJ	10.75 ユーロ/GJ
非生物起源の再生可能でない燃料	7.17 ユーロ/GJ	10.75 ユーロ/GJ
持続可能な食用作物・飼料作物起源のバイオ燃料	5.38 ユーロ/GJ	10.75 ユーロ/GJ
持続可能な食用作物・飼料作物起源のバイオガス	5.38 ユーロ/GJ	10.75 ユーロ/GJ
持続可能なバイオ燃料	5.38 ユーロ/GJ	5.38 ユーロ/GJ
持続可能なバイオガス	5.38 ユーロ/GJ	5.38 ユーロ/GJ
低炭素燃料 ⁶⁵	0.15 ユーロ/GJ	5.38 ユーロ/GJ
非生物起源の再生可能な燃料	0.15 ユーロ/GJ	0.15 ユーロ/GJ
先進的かつ持続可能なバイオ燃料とバイオガス	0.15 ユーロ/GJ	0.15 ユーロ/GJ

(注) 農業・漁業・林業用、定置式、建設・土木用、公道での利用を目的としない車両などの原動機を除く

(出所) “Proposal for a Council Directive restructuring the Union framework for the taxation of energy products and electricity”

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX:52021PC0563>

⁶⁵ 低炭素な水素や、エネルギー量が低炭素な水素に由来する気体・液体の燃料など。

表 5: エネルギー課税指令改正案が提案する暖房用エネルギー製品の最低税率

燃料の種類	移行期間開始時 (2023 年初)	移行期間終了後 (2033 年初、 調整前の金額)
軽油	0.9 ユーロ/GJ	0,9 ユーロ/GJ
重質燃料油	0.9 ユーロ/GJ	0,9 ユーロ/GJ
ケロシン	0.9 ユーロ/GJ	0,9 ユーロ/GJ
石炭およびコークス	0.9 ユーロ/GJ	0,9 ユーロ/GJ
持続可能でないバイオリキッド	0.9 ユーロ/GJ	0,9 ユーロ/GJ
CN コード 4401 および 4402 ⁶⁶ に分類される持続可能でない固体	0.9 ユーロ/GJ	0,9 ユーロ/GJ
液化石油ガス (LPG)	0.6 ユーロ/GJ	0,9 ユーロ/GJ
天然ガス	0.6 ユーロ/GJ	0,9 ユーロ/GJ
持続可能でないバイオガス	0.6 ユーロ/GJ	0,9 ユーロ/GJ
非生物起源の再生可能でない燃料	0.6 ユーロ/GJ	0,9 ユーロ/GJ
持続可能な食用作物・飼料作物起源のバイオ燃料	0.45 ユーロ/GJ	0.9 ユーロ/GJ
持続可能な食用作物・飼料作物起源のバイオガス	0.45 ユーロ/GJ	0.9 ユーロ/GJ
持続可能なバイオリキッド	0.45 ユーロ/GJ	0.45 ユーロ/GJ
持続可能なバイオガス	0.45 ユーロ/GJ	0.45 ユーロ/GJ
CN コード 4401 および 4402 に分類される持続可能な固体	0.45 ユーロ/GJ	0.45 ユーロ/GJ
低炭素燃料	0.15 ユーロ/GJ	0.45 ユーロ/GJ
非生物起源の再生可能な燃料	0.15 ユーロ/GJ	0.15 ユーロ/GJ
先進的かつ持続可能なバイオリキッドとバイオガス、CN コード 4401 および 4402 に分類される固体	0.15 ユーロ/GJ	0.15 ユーロ/GJ

(出所) “Proposal for a Council Directive restructuring the Union framework for the taxation of energy products and electricity”

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX:52021PC0563>

② 課税対象の拡大

改正案では、従来のエネルギー課税の枠組みに含まれていなかった鉱物の加工 (mineralogical process) におけるエネルギー製品の使用も対象に含めること、また、加盟国によるエネルギー製品への税の減免の適用の条件を見直し、減免措置を廃止するとともに、税率を引き下げ得る幅を縮小することを提案した。ただし、再生可能なエネルギー源から生産された電力や先進的なエネルギー製品、農業など一次産業部門を対象とする一部の減税は引き続き可能とする。また、困窮世帯を対象に、加盟国が暖房用燃料と電力への税を免除することを可能とする提案も盛り込まれた⁶⁷。

⁶⁶ CN コード 4401 は「丸太、薪、小枝、まき束状の燃料用木材、のこくず、木くず」、4402 は「木炭 (植物性の殻、ナットの炭を含む)」。

⁶⁷ “Proposal for a Council Directive restructuring the Union framework for the taxation of energy products and electricity”
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX:52021PC0563>
 European Commission “Revision of the Energy Taxation Directive (ETD): Questions and Answers”
 14 July 2021
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3662

また、現行のエネルギー課税指令の枠組みでは、航空部門と海運部門に供給される燃料は免税の対象となっている。欧州委員会によると、域内で発着する航空便と船舶の場合、出発地と到着地の加盟国の二国間合意が成立するならば、理論上は課税することが可能だが、実際に課税している加盟国はないという。改正案では、航空部門で利用されるケロシンと水運部門で利用される重油は、そのエネルギー消費量と環境への影響を考慮し、EU域内で発着する場合は免税することを認めない方針だ。カーボン・リーケージのリスクを低減するため、10年間の移行期間の間、航空部門と海運部門においては、これらの燃料に対する最低税率を段階的に基準値まで引き上げる一方、持続可能な燃料の最低税率をゼロに設定し、環境に優しいエネルギーの普及促進を図る。

なお、レジャー目的のプライベートジェットによるフライトはすでに現行ルールで課税されているが、改正案は個人による航空機の利用について、商用目的のプライベートジェットによるフライトも課税対象に含めることを提案。レジャーおよび商用目的のプライベートジェットによるフライトは、域内の旅客便のように10年間の移行期間を設けることなく、最低税率（10.75 ユーロ/GJ）を適用し、課税することを提案した。また、現行指令で課税対象となる個人所有のレジャー用船舶など、域内で発着する非定期的水運サービスの船舶で利用されるエネルギー製品と電力にも、移行期間を設けることなく税率を適用することが提案された。

（3）ステークホルダーの反応

欧州船主協会（ECSA）は2021年7月14日に発表した声明⁶⁸で、国境を越えた事業を行うという海運部門の性質上、エネルギー源への課税は困難だとして、現行の指令による海運部門への免税の廃止に難色を示し、水運部門のあらゆるエネルギー源に対する免税を求めて欧州議会と加盟国に働きかける意向を示した。

また、欧州運送業・輸送・ロジスティクス・関税サービス協会（CLECAT）も同日に声明⁶⁹を発表し、化石燃料への増税によって輸送コストが拡大すると指摘し、低炭素燃料へのインセンティブの必要性を強調した。

⁶⁸ ECSA “European shipowners welcome the Fit for 55 climate package but fear lack of consistency among proposals may undermine increased climate ambition” 14 July 2021
<https://www.ecsa.eu/index.php/news/european-shipowners-welcome-fit-55-climate-package-fear-lack-consistency-among-proposals-may>

⁶⁹ CLECAT “CLECAT welcomes Fit for 55 package: Time to deliver on Europe’s green deal ambitions” 14 July 2021
<https://www.clecat.org/news/press-releases/clecat-welcomes-fit-for-55-package-time-to-deliver>

5. 再生可能エネルギー指令の改正

(1) 背景と主要な改正点

再生可能エネルギー指令の改正案⁷⁰は、「2030年までにEUのGHG排出を1990年比で55%削減する」という目標の達成に向けて、同年までに最終エネルギー消費に占める再生可能エネルギーの割合の目標値を現行の32%から40%に引き上げることを提案。また、「欧州グリーン・ディール」の枠組みで発表された水素の利用拡大に向けた「EU水素戦略」や既存の建物のエネルギー性能の向上を目指す「リノベーション・ウェーブ戦略」⁷¹などの政策文書の方針も考慮した分野別の目標も盛り込まれた⁷²。同改正案における再生可能エネルギーの利用促進策としては、主にバイオエネルギーの持続可能性の強化と、建物および運輸部門における提案が挙げられる。

① バイオエネルギーの持続可能性基準⁷³

欧州委員会は、バイオエネルギーはEUエネルギーミックスの12%、再生可能エネルギーの60%を占めており、気候中立の実現に向けた再生可能エネルギーの利用拡大においては、持続可能なバイオエネルギーが、大型の貨物輸送や製造業などの排出削減が困難な分野や、一部の加盟国における化石燃料への依存軽減で重要な役割を果たすとの見方を示した。

現行の再生可能エネルギー指令⁷⁴（2018年12月24日発効）は、持続可能でないバイオエネルギーの生産のリスクを軽減し、バイオエネルギーの効率的な利用とGHG排出削減を目的に、バイオエネルギーの包括的な持続可能性基準を導入した。政策パッケージ「Fit for 55」における再生可能エネルギー指令の改正案では、「欧州グリーン・ディール」の気候変動分野と生物多様性分野の目標に合わせ、以下の提案を行なった。エネルギー生産に利用さ

⁷⁰ Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council, Regulation (EU) 2018/1999 of the European Parliament and of the Council and Directive 98/70/EC of the European Parliament and of the Council as regards the promotion of energy from renewable sources, and repealing Council Directive (EU) 2015/652

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52021PC0557>

⁷¹ 「水素戦略」“Communication From The Commission: A hydrogen strategy for a climate-neutral Europe”

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52020DC0301>

「リノベーション・ウェーブ戦略」“Communication from the Commission: A Renovation Wave for Europe - greening our buildings, creating jobs, improving lives

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52020DC0662>

両戦略についてはジェトロ調査レポート「新型コロナ危機からの復興・成長戦略としての『欧州グリーン・ディール』の最新動向」（2021年3月）も参照。

<https://www.jetro.go.jp/world/reports/2021/01/331e9d95b330cf03.html>

⁷² European Commission “Questions and Answers - Making our energy system fit for our climate targets” 14 July 2021

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3544

⁷³ European Commission “Questions and Answers - Making our energy system fit for our climate targets” 14 July 2021

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3544

⁷⁴ Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the promotion of the use of energy from renewable sources

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32018L2001>

れる森林バイオマスの持続可能性の維持と、高品質な丸太が建設や家具製造など高付加価値な利用法ではなく燃料として利用されるリスクを最小化し、バイオマスをより資源効率的に利用することが目的となる。

- 生物多様性が豊かな森林の保護を強化するため、原生林と泥炭地、湿地からの木質バイオマスの採取を禁止し、自然保護の目的に反しない場合以外、生物多様性が非常に豊かな森林からの採取を認めない。
- 採取と土質と生物多様性の維持に関する持続可能性基準の明示。
- 高品質の丸太のエネルギー生産への利用と、バイオマス原材料市場を不適切に歪める効果、生物多様性への悪影響を最低限に抑制するため、経済と環境の両方の観点から見た付加価値に応じたバイオマスの使用（いわゆる「カスケード利用の原則（cascading principle）」⁷⁵⁾）の促進。製材用丸太やベニヤ用丸太など高品質の木材や土壌の品質に重要な切り株と根のエネルギー源としての利用、また、熱電併給ではなく電力供給のみを行う一部の設備における森林バイオマスの利用を支援する加盟国の財政的なインセンティブを禁止する。
- 各加盟国の特異性に留意しつつ、高品質な丸太のエネルギー源としての利用を最小化するため、カスケード利用の原則に即した活動をリストアップする。将来的には、森林バイオマスの支援制度の生物多様性への影響と市場歪曲に関する報告書を基に、これらの支援制度に対して、さらなる制限を検討する可能性もある。
- GHG 排出削減の強化のため、バイオマスを利用した全ての熱源設備と発電設備に最低限の GHG 排出基準の順守を要求する。現状、この排出基準は、新たな設備に対してのみに適用されている。

この他、欧州委員会は現行指令では、20 メガワット以上の熱源施設と発電設備に適用されているバイオマスの持続可能性基準を、将来的には 5 メガワット以上の設備にも適用すべきとの考えを示した。

② 建物部門の脱炭素化に向けた再生可能エネルギーの利用促進⁷⁶⁾

欧州委員会によると、建物部門は EU のエネルギー消費の約 40%と、エネルギー関連の総排出量の 36%を占める。建物部門では、エネルギー消費の 80%が冷暖房に集中しており、残りは照明と洗濯機、冷蔵庫、食洗機など家電製品の利用による消費である。また、建物で消費されるエネルギーのほとんどが化石燃料に由来しており、冷暖房ではその割合は 76%に達する。こうした状況を背景に、再生可能エネルギー指令は、建物の改修の一環として再

⁷⁵⁾ バイオマス素材としての利用を可能な限りエネルギー源としての利用よりも優先することで、利用可能なバイオマスの量を増やし、資源利用の効率性を高めるための原則。例えば、木質バイオマスは経済と環境への付加価値が高い順に、木製の製品、利用期間の延長、再利用、リサイクル、バイオエネルギーの順に利用し、廃棄は最終的な処理となる。

⁷⁶⁾ European Commission “Questions and Answers - Making our energy system fit for our climate targets” 14 July 2021
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qa_21_3544

生可能エネルギーを利用した冷暖房システムへの移行を促進するための施策が盛り込まれた。

再生可能エネルギー指令の改正案は、2030年までに建物で利用されるエネルギーにおける再生可能エネルギーの割合を49%以上とするという参考目標を掲げている。その実現の手段として、加盟国に対して自国の建築法規と関連支援制度に、既存建物における再生可能なエネルギー源を利用した電力と冷暖房の利用の割合を拡大する施策を導入することを求めた⁷⁷。欧州委員会は、導入可能な技術として、風力や太陽光を利用した再生可能な電力、ヒートポンプを利用した冷暖房、地熱、自然環境にある未使用のエネルギー、太陽熱など直接的な再生可能な熱源の利用、再生可能エネルギーや産業・サービス部門からの排熱と排冷熱を利用した地域冷暖房を挙げた。

さらに、建物の冷暖房における再生可能エネルギーの割合の引き上げについて、現行指令が年平均1.3ポイントの引き上げを努力目標として設定しているのに対し、年平均1.1ポイント引き上げするという拘束力のある目標を提案。目標の実現のために加盟国が実施し得る施策として、暖房システムの計画的な交換計画の策定や中間目標を定めた化石燃料の段階的廃止、再生可能エネルギーを利用した地方・地域レベルの暖房計画の策定、一般消費者などが集団で締結することができる熱購入合意の促進などを挙げた。

また、地域冷暖房システムの構築では、従来、バイオマスや太陽光、地熱や自然環境にある未使用のエネルギー、排熱など再生可能エネルギーも利用できるインフラの開発のために必要な施策の実施が加盟国に求められていた。改正案では、これらの再生可能エネルギーに加えてバイオガスやバイオリキッドなどの地域冷暖房における利用促進に取り組むことが求められる。また、地域冷暖房における再生可能エネルギー源の割合の毎年の引き上げの参考目標を、現行の1.0ポイントから2.1ポイントに引き上げることも提案された。

③ 運輸部門における再生可能エネルギーの促進策⁷⁸

2019年の運輸部門に占める再生可能エネルギーの割合は約9%で、排出量も上昇傾向にある。欧州委員会は、道路輸送においては電化が大きな役割を果たす一方で、航空部門と海運部門の脱炭素化には環境に優しい水素と水素ベースの合成燃料、先進バイオ燃料が欠かせないとの見方を示した。改正案は、国際航空便と海洋船舶の燃料を含む運輸部門の燃料供給事業者に、2030年までに運輸部門のGHG排出集約度（燃料エネルギー1単位当たりのGHG排出）を13%低減し、先進的バイオ燃料の割合を2.2%、水素など非生物起源の再生可能な燃料の割合を2.6%とする目標値を義務付けることを加盟国に求めている。

⁷⁷ Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council, Regulation (EU) 2018/1999 of the European Parliament and of the Council and Directive 98/70/EC of the European Parliament and of the Council as regards the promotion of energy from renewable sources, and repealing Council Directive (EU) 2015/652
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52021PC0557>

⁷⁸ European Commission “Questions and Answers - Making our energy system fit for our climate targets” 14 July 2021
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3544

車両については、再生可能エネルギーを利用した電力の電力系統への統合促進の枠組みにおいて、車両メーカーがバッテリーの健全性また、充電状態、容量、電気自動車の位置情報などの車載データを所有者や利用者、所有者や利用者へのサービス提供者などにリアルタイムで提供するようにすることを加盟国に求めた。また、電気自動車用の充電インフラに再生可能な電力を提供する事業者への優遇策も提案した。

なお、欧州委員会は、これらの再生可能エネルギー指令における施策を、自動車の CO2 排出性能の基準の引き上げや、代替燃料インフラ整備に関する法案、航空部門と海運部門の持続可能な燃料の利用促進に向けた提案など、政策パッケージ「Fit for 55」のモビリティ分野でのイニシアチブを補完するものと位置づけた。

(2) ステークホルダーの反応

欧州鉄鋼連盟 (EUROFER) は 2021 年 7 月 15 日の声明⁷⁹で、電力や水素など、競争力のある低炭素エネルギーへのアクセスは、インセンティブの提供によって促進すべきであり、義務によって行うべきではないとの立場を表明。再生可能エネルギー指令の改正によってエネルギーのコストが拡大する可能性があるとの懸念を示した。

一方、EU の石油精製産業の団体 FuelsEurope は、運輸部門における目標が GHG の削減率として提案されたことについて、代替燃料の普及促進につながるとして歓迎。また、冷暖房と運輸部門での再生可能エネルギーの利用促進の手段ともなると述べ、再生可能な運輸燃料の利用拡大による、再生可能エネルギー目標の達成への貢献に期待を示した。さらに、持続可能なバイオ燃料や合成燃料、持続可能な水素など、再生可能エネルギー指令に準拠したエネルギー源を採用し、運輸部門からの排出削減に向けたさまざまな解決策を構築し得る実効性のある規制メカニズムが必要だと指摘。そのためには、技術的に未熟かつ比較的成本高な解決策のコスト減に取り組む一方で、既存の解決策と競合できるようにするためのインセンティブが必要だと指摘した⁸⁰。

⁷⁹ EUROFER “A fine balance: Fit for 55 must help decarbonisation of EU steel and prevent carbon leakage effectively” 15 July 2021

<https://www.eurofer.eu/press-releases/a-fine-balance-fit-for-55-must-help-decarbonisation-of-eu-steel-and-prevent-carbon-leakage-effectively/>

⁸⁰ FuelsEurope “Renewable Energy Directive”(2021 年 10 月 18 日閲覧)

<https://www.fuelseurope.eu/renewable-energy-directive/>

レポートをご覧いただいた後、アンケート（所要時間：約 1 分）にご協力ください。

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20210051>



本レポートに関するお問い合わせ先：
日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部 欧州ロシア CIS 課
〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32
TEL：03-3582-5569
E-mail：ORD@jetro.go.jp