

表 乗用車・小型商用車(バン)の二酸化炭素(CO2)排出基準に関する規則の改正案に関するEU理事会(閣僚理事会)と欧州議会の暫定合意の内容

項目	欧州委員会案(注1)	暫定合意の内容
CO2排出削減目標	2030年までに乗用車は55%、バンは50%削減、2035年までに乗用車・バンともに100%削減(いずれも2021年比)。	欧州委案を維持。EUでは2035年以降の内燃機搭載車の生産が実質禁止となる。
ZLEV(注2)関連インセンティブ	ZLEVの普及を目的として、現行規則では、(1)2025～2029年は、メーカーが販売する乗用車とバンそれぞれに占めるZLEVのシェアが毎年15%を超える場合、また、(2)2030年以降、乗用車は35%、バンは30%を超える場合、CO2排出基準の緩和の適用を受けることができるとしていた。欧州委は2030年以降について、このインセンティブを廃止することを提案。	2025～2029年の毎年の販売台数に占めるZLEVの割合のベンチマークを引き上げ、乗用車は25%、バンは17%とした。2030年以降は廃止。
小規模メーカー(注3)へのCO2排出基準の適用除外	2030年に廃止	2035年に廃止。 ただし、年間販売台数が1,000台未満のメーカーについては、引き続き適用除外。
炭素中立な燃料(CO2-neutral fuels)(注4)	-(提案なし)	ステークホルダーと協議を行い、欧州委は2035年以降の、EUの規制、気候目標に整合した炭素中立な燃料のみを使用して走行する車両の登録(販売)に関する提案を行う。
規則案の見直し	-(提案なし)	欧州委は2026年に進捗状況を評価し、プラグインハイブリッド技術など関連技術の開発状況、ゼロエミッション車への全面的な移行の可能性や社会的影響を考慮し、排出削減目標を必要に応じて見直す。
車のライフサイクル全体のCO2排出量	-(提案なし)	欧州委は、2025年までに乗用車・バンのライフサイクル全体のCO2排出量の測定とデータの報告に関する方法論を策定する。欧州委は適切な関連立法措置を行う。
エコイノベーションに関する優遇措置	-(提案なし) 現行規則では、CO2排出低減効果のある技術(エコイノベーション)を搭載する車両からの排出について、毎年7グラム/キロを上限として、メーカーにクレジットを付与している。	クレジットの上限を、2030～2034年は、毎年4グラム/キロに引き下げる。

(注1) 欧州委案については、ジェットロ調査レポート『欧州グリーン・ディール』の最新動向 第3回 モビリティ政策の動向(2022年2月)も参照。

[https://www.jetro.go.jp/ext\\_images/\\_Reports/01/862fla922a2742b1/20210051\\_02.pdf](https://www.jetro.go.jp/ext_images/_Reports/01/862fla922a2742b1/20210051_02.pdf)

(注2) CO2 排出量が 1 キロ当たり 50 グラム以下の車両 (Zero and Low emission Vehicle)。

(注3) 年間新車販売台数が、乗用車は 1 万台未満、またバン は2 万 2,000 台未満のメーカー。

(注4) 合成燃料(e-fuel)、バイオ燃料、水素など。

(出所) EU理事会(閣僚理事会)、欧州議会の2022年10月28日付発表を基にジェットロ作成