

欧州自動車 CO2 規制（改定案）に対する欧州主要団体のポジション（まとめ）

	EC 現行法規 2019/631	EC 改正提案 (7/14 発表)	ACEA 欧州自工会	VDA ドイツ自工会	ANFIA イタリア自工会	CLEPA 欧州部工会	ICCT 環境 NGO	T&E 環境 NGO	JAMA 日本自工会
CO2 削減値（21 年比）									
2025 年	▲15% (Cars/Vans)	変更なし	現状維持をサポート 今から見直されてもロードタイムが無さすぎる	←	←	←	▲30%(Cars/Vans)	▲25%(Vans) 2027 年 : ▲45%(Vans)	
2030 年	▲37.5% (Cars) ▲31.0% (Vans)	▲55%(Cars) ▲50%(Vans)	CO2 削減目標値と完全に同期した拘束力のあるインフラ設置数が設定されるべき。 (公共充電設備の充実と EPBD の強力な見直しが必要) Vans の目標値はスロープの変更と相まって更に厳しいものとなっている	インフラの普及状況と密接に関わるため、30 年以降の目標値設定は時期尚早。遅くとも 28 年までに確定すべき。	▲45%(Cars) ▲40%(Vans) Cars と Vans の差別化は維持すべき	WtW の導入かつ、再生可能燃料の活用による PHEV、水素 ICE などを過渡的に利用できるスキームにすべき。 35 年▲100%は事実上の ICE-phase out を意味し、技術中立の原則から反する。	▲70%(Cars/Vans)	▲80%(Vans)	CO2 削減目標値と完全に同期した拘束力のあるインフラ設置数が設定されるべき。 Vans の代替サイクル、用途多様性などを考慮すべき
2035 年	設定なし	▲100%	インフラの普及状況等が見通せない現時点においては、35 年の目標値設定は時期尚早。2028 年 Review 時に再度検討。	事実上の ICE-phase out を意味し、技術中立の原則から反する。現時点の目標値設定は時期尚早。	(Cars) ← (Vans) ▲70% (35 年) ▲100%(40 年)	Cars と Vans の差別化は維持すべき	更に強化しつつ、ゼロエミッションモビリティ社会の移行について世界をリードすべき	Vans も含めて 35 年▲100%の提案を支持	事実上の ICE-phase out を意味し、例えば、再生可能燃料 + ICE の組み合わせなどあらゆるパスウェイを排除すべきではない。 いずれにしても現時点の目標設定は時期尚早。28 年 Review 時に再度検討
インフラ設備			CO2/AFIR をワンパッケージと捉え、完全に整合化された野心レベルにするべき		CO2 削減目標に沿った拘束力のあるインフラ設置数を義務付けるべき	今後予想される電動車両の量とインフラ数が明確に関連したものであるべき			人流、人口密度などを考慮し、地理的かつ戦略的に最適な充電インフラの配置が必要
中間見直し Review	2023 年	25 年から 2 年おきの プログレスレポートおよび 2028 年の報告					前倒して実施すべき		
再生可能燃料					脱炭素に寄与する再生可能燃料の活用を不当に排除すべきではない クレジット制度を導入すべき	ハイブリッド車両 + 再生可能燃料は脱炭素化に寄与する技術。技術にフォーカスするのではなく、燃料セクターなど上流の脱炭素化に目を向けるべき			

							WtW の導入とともに 利用促進に資するクレジット 制度を導入すべき		
ZLEV ベンチマーク値 :									
2025 年	15%	変更なし						20%に強化(かつ、クレジット 対象から PHEV は除外)	市場平均が 25%に達した 時点で ZEV のみを対象と し、ベンチマーク値の引き上 げと早期廃止をすべき
2030 年	30%(Vans) 35%(Cars)	30 年以降廃止						30 年より前に廃止	
リアル走行 CO2 値								2025 年までに実走行補 正メカニズムを導入(特に PHEV)	
デロゲーション(SVM への軽減措置)	期限なし	29 年末で廃止	30 年以降も継続すべき				30 年以降も継続すべき		
プーリング			M1/N1 間のプーリングを認め るべき	←	←				
罰金額	1g あたり€95/台	←						市場インフレ率、もしくは、 EU-ETS 価格に見合った 価格に補正	
2030 年の Vans 重量補正係数(スロ ープの変更)			現行維持すべき ▲50%に加え、今回スローブ 変更提案は、非常に厳しい 野心レベル			現行維持すべき 今回の改訂案で、一部の OEM に不均衡な影響が予 想され是正すべき		毎年更新すべき	二つのカテゴリーに分割し、 両カテゴリー内でより軽量 Van を製造するようなメカニ ズムを導入すべき
Euro7/VII						CO2 規制で設定された目 標との整合性を取った上 で、適切なリードタイムを確 保すべき			
雇用への影響						急速な電動化は、イタリアの Supplier の約 30%、7 万人の雇用を消失しかねな いため、規制導入には持続 可能性を考慮に入れたもの とすべき。			