

欧州自動車 CO2 規制における efuel 等への各組織スタンス（一覧）

組織	スタンス
<p align="center">欧州委員会 (European commission)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 改訂案での文言 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 2025 年以降 2 年毎に実施される法規進捗レポート(progress report)により、Sustainable alternative fuels(持続可能な代替燃料)の技術革新状況およびモビリティに対するカーボンニュートラルへの貢献可能性を評価・報告 - 欧州委員会担当者からの発言 <ul style="list-style-type: none"> ➢ efuel といえども、燃料を内燃機関で燃焼させるため依然として大気汚染に繋がる懸念あり ➢ 再エネの生産キャパなどを考えると、電動化シフトが困難な航空・船舶セクターへの活用が有効
<p align="center">欧州自動車工業会 (ACEA)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 中間見直し時（遅くとも 2028 年）までに、再エネを活用した synthetic/advanced alternative fuels の CO2 低減ポテンシャルを評価すべき
<p align="center">欧州部品工業会 (CLEPA)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 内燃機関（ICE）技術と Sustainable renewable fuel のセットで活用したミックスシナリオを強く推奨（それにより 2030 年までに最低 50%の CO2 削減を実現） - 燃料セクターを含んだ Well to Wheel (WtW) アプローチによって、車両の上流から使用時に渡る CO2 値を見える化し、全体として最も CO2 値の低い部分にインセンティブを与えるべき。 - 例えば Sustainable renewable fuel を使用し CO2 低減に寄与した場合は、ボランタリーな燃料クレジットシステムを使うなど、今般の CO2 規制改訂で認識すべき。
<p align="center">ドイツ自動車工業会 (VDA)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - カーボンニュートラルに向けては、常に技術中立であるべきであり、あらゆる技術革新を阻害してはならず、水素や efuel に対する投資にもインセンティブを設けるべき。
<p align="center">環境 NGO (T&E)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 大量の再エネが必要で効率的ではなく、コスト面からも現実的ではない - 現行 ICE と同等の NOx を排出するデータがあり自動車への活用は不適切
<p align="center">欧州議会・環境委員会 (EU parliament/Envi-com)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 持続可能な代替燃料(sustainable alternative fuels)×ICE の可能性やそれらのカーボンニュートラル寄与度を中間 review 時に評価
<p align="center">ドイツ政権 (Germany)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 2035 年までに「CO2 ニュートラルな車両」のみ新車販売可とする措置を早期導入 - ただし既存の法規枠組みの外で、合成燃料（efuel）を使用した内燃機関車の販売は可（3 党連立政権による連立協定書より）