

# 欧州における規制の検討状況について

---

# 欧州のCO2規制の動向

- 欧州においては、乗用車からの排出CO2について2021年の目標値を平均95g/kmとする規制を実施。2025年及び2030年を目標年とした次期規制値については議論されているところ。
- 欧州の規制は走行サイクルが異なる上、オフサイクルクレジットやEVをCO2排出量ゼロと扱うなど日本と計算方法が大きく異なり、単純な比較は出来ない。

	欧州委員会案 (2017/11/8発表)	欧州議会案 (2018/10/3発表)	欧州理事会案 (2018/10/10発表)
削減目標	2025年:2021年目標比▲15% 2030年:2021年目標比▲30%	2025年:2021年目標比▲20% 2030年:2021年目標比▲40%	2025年:2021年目標比▲15% 2030年:2021年目標比▲35%
緩和(強化)措置	ZLEV※の販売割合に応じて、目標削減率を緩和。  2025年:削減率を「ZLEVの販売割合-15%」緩和(最大5%)  2030年:削減率を「ZLEVの販売割合-30%」緩和(最大5%)	ZLEVの販売割合に応じて、目標削減率を緩和または強化。  2025年:削減率を「ZLEVの販売割合-20%」緩和または強化(最大5%)  2030年:削減率を「ZLEVの販売割合-35%」緩和または強化(最大5%)	ZLEVの販売割合に応じて、目標削減率を緩和。(欧州委員会案と同じ)  2025年:削減率を「ZLEVの販売割合-15%」緩和(最大5%)  2030年:削減率を「ZLEVの販売割合-35%」緩和(最大5%)

※ Zero Level Emission vehicle : 50g-CO2/km以下の車両

# (参考) 海外の燃費規制等①

## ➤ 規制の種類

### 燃費規制

例：欧州、米国

- ◆ 平均燃費について目標基準を設定し、各社に達成を求める。

### ZEV規制

例：中国・カリフォルニア

- ◆ (燃費規制に加えて) 電気自動車等の販売比率目標を設定し、各社に達成を求める。

## ➤ 燃費 (電費) の算定

### Tank to Wheel

例：欧州、中国

- ◆ エネルギーの使用段階の燃料消費やCO2排出を評価。

### Well to Wheel

例：米国

- ◆ 使用段階だけでなく、エネルギーの精製や変換、輸送段階の燃料消費やCO2排出を評価。

## ➤ 電気自動車等の評価

### ゼロエミッション

例：欧州、中国

- ◆ 燃料消費やCO2排出をゼロと評価。

### 燃費換算

例：米国

- ◆ 代替燃料 (E85) と同等に換算して評価。

### 台数加算

例：欧州、中国

- ◆ 航続距離に応じて販売台数を加算して評価。

### 基準値軽減

例：欧州 (案)

- ◆ 一定台数以上を販売した場合、燃費基準を軽減。

### ➤ 達成判定の柔軟性

#### クレジットの 繰り越し

例：米国、中国

- ◆ 基準の超過達成量（クレジット）を一定期間の範囲で後年度の達成判定に反映可能とする。

#### クレジットの プーリング

例：欧州

- ◆ 複数の企業が共同で基準を達成することを認める。

#### クレジットの トレード

例：米国、中国

- ◆ 一定の範囲で、企業間でクレジットを取引し、達成判定に反映可能とする。

#### オフサイクル クレジット

例：米国、欧州、中国

- ◆ モード試験で評価されない燃費向上技術（高効率ヘッドランプ等）についてクレジットを付与し、達成判定に反映可能とする。

### ➤ 罰則

#### 公表

例：米国、欧州、中国

- 基準未達成企業を公表する。

#### 罰金

例：米国、欧州

- 基準未達成分に応じて罰金を科す。
  - 0.1 mpg/台：5.5ドル
  - 1 g/km/台：95ユーロ

#### 新車登録停止

例：中国

- 基準値を満たさない車両の新車登録を認めない。