

EU 編

【1】 大気汚染防止 (移動発生源：自動車関連規制) ——2035 年全新車ゼロエミッション化が確定、Euro 7 規則案が公表される——製品系

<p>法律/政策の名称</p>	<p>軽量自動車 (Light-duty vehicles)</p> <p>CO₂ 排出規制</p> <ul style="list-style-type: none"> 新しい乗用車と小型商用車の CO₂ 排出基準を定め、規則 (EC) No 443/2009 と規則 (EU) No 510/2011 を廃止する 2019 年 4 月 17 日の欧州議会ならびに理事会 規則 (EU) 2019/631 <p>汚染物質排出規制</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗用車と小型商用車からの排出に関する自動車型式承認 (Euro 5 および Euro 6) と自動車修理・保守情報の入手に関する 2007 年 6 月 20 日の欧州議会並びに理事会 規則 (EC) No 715/2007 規則 (EC) No 715/2007 を補足し、指令 2007/46/EC、規則 (EC) No 692/2008、規則 (EU) No 1230/2012 を改正するとともに、規則 (EC) No 692/2008 を廃止する 2017 年 6 月 1 日の欧州委員会 規則 (EU) 2017/1151 <p>重量自動車 (Heavy-duty vehicles)</p> <p>CO₂ 排出規制</p> <ul style="list-style-type: none"> 重量車の CO₂ 排出量と燃費の測定に関連して、欧州議会及び理事会規則 (EC) No 595/2009 を実施し、欧州議会及び理事会指令 2007/46/EC ならびに欧州委員会規則 (EU) No 582/2011 を改正する 2017 年 12 月 12 日の 欧州委員会規則 (EU) 2017/2400 (通称：Certification Regulation) 新しい重量車の CO₂ エミッション及び燃費を対象としたモニタリングと報告に関する 2018 年 6 月 28 日の欧州議会及び理事会 規則 (EU) 2018/956 重量自動車の CO₂ 排出量と燃費の特定に関連して、規則 (EU) 2017/2400 ならびに指令 2007/46/EC を改正する 2019 年 2 月 19 日の欧州委員会 規則 (EU) 2019/318 新しい重量自動車の CO₂ 排出性能基準を定め、欧州議会ならびに理事会規則 (EC) No 595/2009 と規則 (EU) 2018/956、ならびに理事会指令 96/53/EC 指令を改正する 2019 年 6 月
------------------------	--

	<p>20 日の欧州議会ならびに理事会 規則 (EU) 2019/1242</p> <p>汚染物質排出規制</p> <ul style="list-style-type: none"> 重量車のエミッション (Euro VI)、ならびに自動車の修理、メンテナンスに関する情報へのアクセスに関連する自動車ならびにエンジンの型式認証、規則 (EC) 715/2007、指令 2007/46/EC の修正、指令 80/1269/EEC、2005/55/EC、2005/78/EC の廃止に関する 2009 年 6 月 18 日の欧州議会と理事会 規則 (EC) No.595/2009 重量車からのエミッション (EuroVI) に関連して規則 (EC) No 595/2009 を実施ならびに改正し、指令 2007/46/EC 附属書 I 及び III を改正する 2011 年 5 月 25 日の 欧州委員会規則 (EU) No 582/2011 <p>軽/重量車共通</p> <p>自動車型式認証及び市場監視制度関連</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車及びその被牽引車、さらにそれらの車両向けのシステム、コンポーネント及び独立した技術ユニットを対象とする認証と市場監視に関連し、規則(EC) No 715/2007 及び (EC) No 595/2009 を改正し、指令 2007/46/EC を廃止する 2018 年 5 月 30 日の欧州議会と理事会 規則 (EU) 2018/858
現地語名称	(紙面の都合で割愛。各法律のリンクからご確認下さい。)
公布/施行日等	(紙面の都合で割愛。各法律のリンクからご確認下さい。)
カバー期間	2022 年 6 月初めから 2022 年 11 月終わり

バックグラウンド情報

欧州の自動車バリューチェーンは、「新型コロナ感染症拡大、ウクライナ戦争、エネルギー供給問題という三重の危機がもたらしたサプライチェーンの混乱、エネルギー価格の高騰、そして生産コストの増大により、自動車エコシステム全体にのしかかる負担は今、かつてないほど大きくなっている」と訴えている。事実、2022 年 1 月～8 月期の欧州全体の新車販売台数は約 600 万台に落ち込んだ (前年同期比 11.9%減)。新型コロナ感染症拡大以前の 2019 年水準と比べ、26%減少したことになる (欧州自動車工業会 (ACEA) [データ](#))。

その一方で、欧州市場における売上台数の減少にもかかわらず、今年、欧州の大手自動車 OEM は軒並み増収、増益を記録している。例えば、ドイツの VW グループの 2022 年 1～9 月の売上高は 2030 億ユーロ (前年同期比 8.8%増)、特別控除前営業利益は 175 億ユーロ

ロ (同 23.3%増) であった。(VW グループ公表[データ](#))。また、同じくドイツの BMW グループの 2022 年 1~9 月の売上高は 1031 億ユーロ (前年同期比 24.5%増)、営業利益 (EBT) は 203 億ユーロ (同 54.0%増) であった (BMW グループ公表[データ](#))。

こうした中、本報告期間中、EU では自動車排出関連の法改正が大きく進展した。詳細は後述するが、まず 10 月 27 日、欧州議会と EU 理事会が「乗用車と小型商用車の新しい CO₂ 排出基準を定める規則案」で暫定合意に達し、すべての新車 (乗用車と小型商用車) の 2035 年ゼロエミッション化が確定した。さらに、度重なる延期の末ついに 11 月 10 日、欧州委員会は新たな自動車排出基準を定める Euro 7 規則案を公表した。少なくとも乗用車と小型商用車のテールパイプ排出基準は、自動車業界が危惧していたほど厳格化されなかった。欧州委員会はこの点について、「現在の地政学的・経済的状況を踏まえ、自動車産業や消費者に対する最新の配慮を行うために、当初のアプローチを見直した」ことを明らかにしている。

最近の主な動向

■ 乗用車と小型商用車の新しい CO₂ 排出基準

EU 理事会と欧州議会は 2022 年 10 月 27 日、乗用車と小型商用車の新しい CO₂ 排出基準に関する規則案の暫定合意に達した。[合意されたテキスト](#) (英語、34 ページ、PDF ファイル) をこれから理事会と欧州議会が正式に承認すると、新しい規則が成立する。以下に、本規則の立案から暫定合意に至るまでの一連の経緯を振り返った上で、暫定合意のポイントをまとめる。

(1) 経緯

日付	概要
2021 年 7 月 14 日	欧州委員会が 規則案 (COM/2021/556) を発表：気候対策のための政策パッケージ「Fit for 55」の一環で、「乗用車と小型商用車の CO ₂ 排出基準に関する規則 (EU) 2019/631」の改正案を発表。2035 年以降、EU で登録されるすべての乗用車と小型商用車の CO ₂ 排出量削減目標を 2021 年基準 (95g/km) 比で 100% 削減する (=事実上、内燃機関 (ICE) 車の 2035 年販売終了) ことを提案した。
2022 年 6 月 8 日	欧州議会在が 修正案 を採択：2035 年に新車の CO ₂ 排出量を 21 年基準比で 100% 削減するとの目標を、欧州委員会の原案通りに支持。乗用車と小型商用車の全ライフサイクルにわたる CO ₂ 排出量を評価する EU 共通の方法論を 2023 年末までに策定するよう欧州委員会に義務付ける新規定を追加。

2022 年 6 月 29 日	EU 理事会が 全般的方針 (GA : General Approach) を採択 : 2035 年に新車の CO ₂ 排出量を 21 年基準比で 100%削減するとの目標を、欧州委員会の原案通りに支持。カーボンニュートラル燃料のみで走行する ICE 車に関するテキストを追加 (前文 (Whereas 条項) の (9a))。さらに、見直し条項の修正を提案。見直し時期を 2026 年に早めたほか、テキストには「見直しに際しては、とりわけ技術への開放性や、ICE 車禁止の影響を大きく受ける部門を考慮することが必要」という理事会の見解を反映。
2022 年 10 月 27 日	欧州議会と EU 理事会が 暫定合意 : (次項で詳述)

(2) 欧州議会と EU 理事会による暫定合意のポイント

項目	暫定合意内容	備考
新車 CO ₂ 排出量削減目標 (注 1)	<ul style="list-style-type: none"> 2030 年目標 : 乗用車は 2021 年基準比で 55%、小型商用車は 50%削減 2035 年目標 : 乗用車と小型商用車の両方で、2021 年基準比で 100%削減 	欧州委員会の規則案 (以下、「原案」) のまま。
ZLEV (注 2) 向けインセンティブ (排出基準の緩和) メカニズム	ZLEV ベンチマーク値 (年間販売台数に占める ZLEV の割合) を乗用車で 25%、小型商用車で 17%に変更した上で、2030 年まで継続する。	原案は、同メカニズムの廃止を提案。
カーボンニュートラル (CN) 燃料	利害関係者との協議を経て、欧州委員会は、EU 法に準拠してカーボンニュートラル燃料でのみ走行する自動車を、フリート CO ₂ 排出基準の適用範囲外で、EU の気候中立目標に従って、2035 年以降登録することに関する提案を行う予定である (注 3)。	EU 理事会が 22 年 6 月の GA の中で、規則の前文 (9a) として追加することを提案していた内容。
見直し条項	欧州委員会は 2026 年に、100%排出削減目標の達成に向けた進捗状況と、これらの目標を見直す必要性を評価する。その際、プラグインハイブリッド技術を含む技術開発や、ゼロエミッションに向けた実行可能かつ社会的に公正な移行の重要性を考慮する。	EU 理事会が 22 年 6 月の GA の中で提案していた内容。見直しの時期については、欧州委員会原案は 2028 年、欧州議会修正案は 2027 年を提案していた。

エコ・イノベーション	欧州委員会が認定する「エコ・イノベーション技術」を装備する新車に対してメーカーが受け取ることができる CO2 排出クレジットの上限を、2030 年から 2034 年までの期間、年間最大 4g/km に引き下げる。	現行規則の下でのクレジット上限は、年間 7g/km。
ライフサイクル全体の CO2 排出	欧州委員会は 2025 年までに、新しい乗用車と小型商用車のライフサイクル全体の CO2 排出量の評価とデータ報告のための EU 共通の方法論を策定し、必要に応じて法案を提出するものとする。	欧州議会が 22 年 6 月の修正案の中で提案した内容。策定期限については、欧州議会は 2023 年末を提案していた。
少規模製造者 (注 4) 向け特例制度	2035 年末まで継続。	原案は、2030 年以降廃止を提案。

(注1) CO₂ 排出規制の基本的な構造は、現行規則 (EU) 2019/631 と変わらない。製造者は、引き続き ICE 車を市場に投入することができるが、当該年に新規登録された自社モデルの平均 CO₂ 排出量が所定の製造者別年間排出目標値 (specific annual emissions target) を超過した場合、登録車両一台につき 1g/km 超過あたり 95 ユーロの罰金を支払わなければならない。

(注2) Zero and Low Emission Vehicle。CO₂ 排出量が 0~50g/km までの自動車。

(注3) 本テキストは規則の本文ではなく、前文 (Whereas 条項) に含まれており、欧州委員会に対する拘束力を持たない。また、本テキストの解釈も一定ではなく、特に「フリート CO₂ 排出基準の適用範囲外」が具体的に何を意味するのかが明確にされていない。

(注4) 年間新規登録台数が、乗用車は 1 万台未満、小型商用車は 2 万 2000 台未満の製造者

(出所：各 EU 立法機関のプレスリリース他をもとに EnviX 作成)

■ Euro 7 規則案

欧州委員会は 2022 年 11 月 10 日、EU の新たな自動車排出基準を定める Euro 7 規則案を発表した。以下に、「(1) 基本情報」、「(2) 主要ポイント」、「(3) テールパイプ排出規制値」、「(4) Non-Exhaust Emissions と電池の耐久性」の 4 項目に分けて、本規則案を概観する。

(1) 基本情報

原題	<p>Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on type-approval of motor vehicles and engines and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles, with respect to their emissions and battery durability (Euro 7) and repealing Regulations (EC) No 715/2007 and (EC) No 595/2009</p> <p>(仮訳：排出ガスおよび電池の耐久性に関連して (Euro 7)、自動車とエンジンおよびそれらの車両用のシステム、コンポーネント、独立した技術ユニットの型式認証に係るとともに、規則 (EC) No 715/2007 及び (EC) No 595/2009 を廃止する欧州議会および理事会規則)</p>
規則案原文 URL	<p>https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52022PC0586&qid=1668415139281</p>
対象車両	<p>軽量車 (乗用車と小型商用車) および重量車 (トラックとバス)</p> <p>注：EU の自動車排出基準はこれまで Euro 6 (軽量車) と Euro VI (重量車) に分けて二つの法律で規定されてきたが、本規則案は、これらの後継となる基準を「Euro 7」として一つの法律に統合する。</p>
構成	<p>全 20 条 (6 つの章) および以下の 6 つの附属書で構成：</p> <p>附属書 I：Euro 7 排出ガス規制</p> <p>附属書 II：電池の耐久性に関する Euro 7 最低要件</p> <p>附属書 III：試験条件</p> <p>附属書 IV：ライフタイム要件</p> <p>附属書 V：適用される試験要件および適合宣言</p> <p>附属書 VI：相関表</p>
適用開始日	<p>軽量車 (乗用車と小型商用車)：2025 年 7 月 1 日</p> <p>重量車 (トラックとバス)：2027 年 7 月 1 日</p>

(2) 主要ポイント

項目	関連附属書	概要
ブレーキ粒子 (PM10) 排出を規制	I	2034 年 12 月 31 日まで：7 mg/km 2035 年 1 月 1 日以降：3 mg/km
タイヤの摩耗率 (単位：質量ロス：g/1000km) を規制	I	種類別 (ノーマル、スノー、特殊用途) およびクラス別 (C1、C2、C3) に規制値を設定する欄が設けられているが、数値はまだ記入されていない。

規制への適合が必要な走行距離／期間を拡大	IV	例えば、軽量車では、走行距離 20 万 km または 10 年（いずれも現行値の二倍）のいずれか早い方。
駆動技術や使用燃料に関係なく、車両カテゴリー別の排出基準を適用	I	例えば、現行規則の軽量車の NO _x 排出上限値は、ガソリン車で 60mg/km、ディーゼル車で 80mg/km であるが、Euro 7 ではガソリン／ディーゼルの区別なく、一律 60mg/km に規制される。
規制対象物質の追加	I	アンモニアの規制を軽量車に拡大（現在は重量車のみ）。さらに、重量車からのホルムアルデヒドと亜酸化窒素の排出を規制対象に追加。
路上試験の運転条件の範囲を拡大	III	実際の使用条件を反映させる。例えば、最高周囲温度を 45°C に引き上げ、通勤に一般的な短距離走行を考慮するなど。
電池の耐久性に関する最低性能要件（MPR）を導入	II	乗用車の例を挙げると、5 年後または 10 万キロ走行後に初期性能の 80% 以上、8 年後または 16 万キロ走行後に同 70% 以上を保持する必要あり。

（出所：欧州委員会の資料を基に EnviX 作成）

(3) テールパイプ排出規制値

軽量車向けの排出規制値は、一律（ガソリン／ディーゼルの区別なく）現行のガソリン車向け Euro 6 と同等レベルに設定することが提案されている。一方、重量車部門では ICE 車が、より長期にわたって市場に残ることが見込まれることから、その規制値は Euro VI よりも厳格化される。これらの新しい規制値を通して、例えば窒素酸化物（NO_x）の排出量については、2035 年に軽量車で 35% 削減（Euro 6 比）、重量車で 56% 削減（Euro VI 比）することを目指す。

● 内燃機関搭載 M1、N1 車両を対象とする Euro 7 排出規制値

汚染物質排出 (カッコ内は単位)	M1、N1 車両 km あたり	PWR が 35 kW/t 未満の N1 車両 km あたり	10km 未満のすべてのトリップに対する 排出許容量	
			M1、N1 車両 トリップあたり	PWR が 35 kW/t 未満の N1 車両 トリップあたり
			窒素酸化物 NO _x (mg)	60
粒子状物質 PM (mg)	4.5	4.5	45	45
粒子数 PN ₁₀ (#)	6 × 10 ¹¹	6 × 10 ¹¹	6 × 10 ¹²	6 × 10 ¹²
一酸化炭素 CO (mg)	500	630	5000	6300
全炭化水素	100	130	1000	1300

EnviX 海外環境法規制 **トレンド**レポート 〈2022 年後期号 (第 29 号)〉

THC (mg)				
非メタン炭化水素 NMHC (mg)	68	90	680	900
アンモニア NH ₃ (mg)	20	20	200	200

(出所：Euro 7 規則案 (COM (2022) 586) 附属書 I の表 1、一部 EnviX 編集)

- 内燃機関搭載 M2、M3、N2、N3 車両およびこれらの車両に使用される内燃機関を対象とする Euro 7 排出規制値

汚染物質排出 (カッコ内は単位)	コールドエ ミッション	ホットエミ ッション	トリップ長 3 WHTC 未満 のすべてのトリップに対 する排出許容量	オプションのア イドル時エミッ ション規制値
	kWh あたり	kWh あたり	kWh あたり	時間 あたり
窒素酸化物 NOx (mg)	350	90	150	5000
粒子状物質 PM (mg)	12	8	10	—
粒子数 PN ₁₀ (#)	5 × 10 ¹¹	2 × 10 ¹¹	3 × 10 ¹¹	—
一酸化炭素 CO (mg)	3500	200	2700	—
非メタン有機ガス NMOG (mg)	200	50	75	—
アンモニア NH ₃ (mg)	65	65	70	—
メタン CH ₄ (mg)	500	350	500	—
亜酸化窒素 N ₂ O (mg)	160	100	140	—
ホルムアルデヒド HCHO (mg)	30	30	—	—

(出所：Euro 7 規則案 (COM (2022) 586) 附属書 I の表 2)

(4) Non-Exhaust Emissions と電池の耐久性

Euro 7 規則案の中で特に注目に値するのが、「Non-Exhaust Emissions」と呼ばれる、ブレーキやタイヤの摩耗によって発生する粒子状物質 (PM) やマイクロプラスチックの排出規制と、電池の耐久性に関する最小性能要件 (MPR: Minimum performance requirements) が含まれた点である。これらは、テールパイプ排出量がゼロである EV にも関連する。ただし、規則案には、それらの規制値はまだ一部しか記載されていない。大方の規制値は、欧州委員会がこれから、国連自動車基準調和世界フォーラム (WP29) で行われた作業に照らして、委任法の中で定めるものとされている (第 15 条 2 項)。また、排出量測定方法 (台上/路上試験)、タイヤ摩耗の測定方法、電池の耐久性要件への準拠を評価する方法などについても、欧州委員会が実施法の中で規定することになっている (第 14 条 4 項)。

今後の展開とスケジュール

■ 乗用車と小型商用車の新しい CO₂ 排出基準

これから理事会と欧州議会が 10 月 27 日の暫定合意内容を正式に承認すると、新しい規則が成立する。新しい規則は、EU 官報掲載日の翌日から 20 日目に発効し、すべての加盟

国に直接適用される。

■ Euro 7 規則案

通常立法手続きに従って、欧州議会と EU 理事会の両機関が共同で審議・採択することになっている。最新の審議状況は下記 URL で閲覧可能である (EUR-Lex)。

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/HIS/?uri=COM:2022:586:FIN>

なお、欧州委員会は 11 月 10 日、本規則案に関する意見 (feedback) 公募を開始した (2023 年 1 月 25 日まで)。意見公募サイトは下記 URL。

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12313-Europea-vehicle-emissions-standards-Euro-7-for-cars-vans-lorries-and-buses_en

■ 重量車の CO₂ 排出基準の見直し

欧州委員会は、重量自動車の CO₂ 排出基準を定める現行の EU 規則 2019/1242 を、2022 年第 4 四半期までに見直すことになっている。2021 年 12 月 20 日から 2022 年 3 月 14 日までの間、このための公開協議が実施された。

EnviX 展望と見解

1. 乗用車と小型商用車の新しい CO₂ 排出基準

今回の改正規則案の最重要部分は「2035 年までに新車の CO₂ 排出量を 2021 年基準比で 100%削減する」という目標設定である。10 月 27 日の暫定合意に関する報道の多くもこの点に焦点を当てており、「EU、ICE 新車販売を 2035 年に終了」や「EU、2035 年の全新車ゼロエミッション化決定」といった文字が見出しに躍った (本稿の見出しもご多分に漏れず)。しかし、これらの見出しが与える断定的な印象とは異なり、合意されたテキストには以下のような妥協点や曖昧さが含まれている。

- 欧州委員会は、2026 年に本規則の有効性と影響を見直す。特に、プラグインハイブリッド技術を含む技術的発展や、経済的に実現可能かつ社会的に公正な移行の重要性を考慮し、2030 年向け削減目標に向けた進捗状況を評価する。(第 15 条)

⇒要するに、2026 年までに技術開発や経済的・社会的枠組み条件に変化が生じた場合には、排出基準の変更が可能とされた。これは、特にプラグインハイブリッド車 (PHEV) に賭けている自動車メーカーや部品業界にとっては、まだ逃げ道が残されていることを意味する。ただし、PHEV は、並行して法整備が進められている EU タクソノミー規則の枠組みでサステナブル投資の対象から外れることになっており、CO₂ 排出規制の枠組みでの逃げ道が必ずしも PHEV の生き残りに結び付くとは限らない。

- 利害関係者との協議を経て、欧州委員会は、EU 法に準拠してカーボンニュートラル燃料 (CO₂ neutral fuels) でのみ走行する自動車を、フリート CO₂ 排出基準の適用範囲

外で、EU の気候中立目標に従って、2035 年以降登録することに関する提案を行う予定である (Whereas 条項 (9a))

⇒ただし、このテキストが位置するのは、規則の本文ではなく、前文 (Whereas 条項) である。Whereas 条項は法的拘束力を持たず、従って上記のテキストも欧州委員会に対する「要請」に過ぎない。また、本テキストの解釈は定まっていない。特に「フリーート CO₂ 排出基準の適用範囲外」が具体的に何を意味するのかが不明瞭である (一部には、消防車などの特殊車両や小規模メーカー製の車両のみを指すという見方もあり)。意図的に明瞭な表現を避け、今後の議論の余地を残してあるようにも思われる。

さらに、もう一つ重要な規定がある。「欧州委員会は、2025 年までに、乗用車と小型商用車のライフサイクル全体の CO₂ 排出量の評価と一貫したデータ報告について、そのための方法論を示す報告書を公表するものとし、さらに EU 共通の方法論を定めるために委任法を採択する権限を有する」(第 7a 条)。車両の電動化を進める以上、CO₂ 排出源は車両のテールパイプからバリューチェーンの上流にシフトしていく。このため EU の CO₂ 排出規制も、近い将来、ライフサイクル分析 (LCA) 手法を使ってテールパイプ排出量アプローチを補完 (いずれは置換?) する必要があることは自明の理である。

以上の点を総合して考えると、EU の乗用車と小型商用車の新しい CO₂ 排出規制というエモーショナルなテーマは今回いったん決着がつき、まもなく新しい規則が成立するであろうが、施行後 2~3 年内には新たな立法に向けた動きが出てくる可能性は高いと思われる。

2. 欧州自動車排出規制 (Euro 7)

欧州委員会の下に設置されている研究機関等のコンソーシアムである CLOVE は、次期自動車排出規制には、NO_x や PM の排出規制値の引き下げをはじめとする、より厳格な措置を盛り込むことを推奨していた。しかし、欧州委員会は結局、乗用車と小型商用車に対しては、現行 Euro 6 のガソリン車向け排出基準と同レベルの排出基準を一律 (ガソリン/ディーゼル車の区別なく) 適用することを提案した。同委員会はこれを、『環境性能向上の必要性』と『2035 年以降は販売されなくなる ICE 車への不釣り合いな投資』の間のバランスをとるための選択』と説明している。また、欧州ではインフレが急激に進んでおり、消費者にとっての自動車の affordability (購入可能な価格であること) の問題も浮上する中、新車購入価格の引き上げに直接つながる措置を回避したという面もあるだろう。

その一方で、より長期にわたって ICE 車が市場に残ることが予測される重量車部門に対しては、規制値の大幅な厳格化が提案された。これを受けて、関連業界では今、この将来規制への適合を確保するために、いずれの駆動技術に投資すべきかについての議論が高まっている。この点については、公表間近とされている重量車向けの新しい CO₂ 排出基準や、並行して進められている代替燃料供給インフラ規則 (AFIR) 案の審議内容と合わせて、特に今後数か月間の動向を見守る必要がある。

■ その他関連動向

■ 乗用車と小型商用車の CO₂ 排出基準と重要な相互補完関係にある「代替燃料供給インフラ規則 (AFIR) 案」の審議においても、本報告期間中に大きな動きが見られた。詳細は、本レポートの「EU 編 電気自動車等のクリーン自動車推進政策」をご参照下さい。

【2022.11.30 et】

