

## VII. EUにおける自動車に係る政策

本章では、EUにおける自動車に関する規則や指令、及び長期の目標やロードマップ、戦略、方針等について言及した文献を調査し、それらの概要や主な内容を整理している。

### 1. 現在の次世代自動車普及策及び自動車関連税制に関する政策

#### 1.1 CO2 排出規則

##### (1) 経緯

1994年に発効した「気候変動に関する国際連合枠組条約(UNFCCC)」に関連する取り組みとして、欧州委員会が2007年1月に、2020年までにGHG排出量を1990年比30%削減するという目標を提案した。これを受け、GHG排出量が増加し続けている自動車部門の排出削減策として、まずは乗用車を対象に新車企業平均CO2排出量の上限を定める欧州CO2排出規則が制定された。2009年4月に新車乗用車の2015年目標が制定されたのち、バン(小型商用車)や重量車を対象を拡大しつつ、2019年時点では2025年及び2030年における新車企業平均CO2排出量の目標値が設定されている。本規則の改正経緯を以下に示す。

表 VII-1 : CO2 排出規則の改正経緯

年月	概要
2009年 4月23日 <sup>287</sup>	乗用車のCO2排出目標を定めるCO2排出規則(443/2009/EC)が制定。新車乗用車の企業平均CO2排出量を2015年までに130gCO2/km以下にすることを義務付け。
2011年 5月11日 <sup>288</sup>	バン(小型商用車)のCO2排出目標を定めるためのCO2排出規則(510/2011/EU)が制定。新車小型商用車の企業平均CO2排出量を2017年までに175gCO2/km以下、2020年までに147gCO2/km以下にすることを義務付け。
2014年 3月11日 <sup>289</sup>	乗用車の2021年CO2排出目標を定めるためのCO2排出規則改正案(331/2014/EU)が採択。新車乗用車の企業平均CO2排出量を2021年までに95gCO2/km以下にすることを義務付け。
2019年 4月17日 <sup>290</sup>	乗用車及びバン(小型商用車)の2025年及び2030年CO2排出目標を定めるためのCO2排出規則改正案(631/2019/EU)が採択。新車乗用車の企業平均CO2排出量を、2025年までに95gCO2/km比で15%減、2030年までに95gCO2/km比で37.5%減にすることを義務付け。新車小型商用車の企業平均CO2排出量を、2025年までに147gCO2/km比で15%減、2030年までに147gCO2/km比で31%減にすることを義務付け。
2019年 6月20日 <sup>291</sup>	重量車の2025年及び2030年CO2排出目標を定めるCO2排出規則(1242/2019/EU)が制定。新車重量車の企業平均CO2排出量を、2025年までに2019年比15%減、2030年までに2019年比30%減にすることを義務付け。

<sup>287</sup> REGULATION(EC) No.443/2009 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0443&from=EN>

<sup>288</sup> REGULATION(EU) No.510/2011 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011R0510&from=EN>

<sup>289</sup> REGULATION(EU) No.331/2014 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0331&from=EN>

<sup>290</sup> REGULATION(EU) 2019/631 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0631&from=EN>

<sup>291</sup> REGULATION(EU) 2019/1242 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R1242&from=EN>

## (2) 現行規則の概要

### 乗用車・小型商用車

#### ➤ 対象事業者

乗用車及び小型商用車を販売する製造事業者。但し、乗用車の年間新車登録台数が 10,000 台以下の事業者、あるいは小型商用車の年間新車登録台数が 22,000 台以下の製造事業者は対象外となる。

#### ➤ 目標値

- ・ 新車乗用車の企業平均 CO2 排出量を 2025 年までに 95gCO<sub>2</sub>/km 比で 15%減、2030 年までに 95gCO<sub>2</sub>/km 比で 37.5%減
- ・ 新車小型商用車の企業平均 CO2 排出量を、2025 年までに 147gCO<sub>2</sub>/km 比で 15%減、2030 年までに 147gCO<sub>2</sub>/km 比で 31%減

#### ➤ 低排出車の優遇措置（スーパークレジット）

CO<sub>2</sub> 排出量が 50gCO<sub>2</sub>/km 未満の車両については、2020 年の報告車両では 2 台分、2021 年では 1.67 台分、2022 年では 1.33 台分として扱われる。但し、2020 年から 2022 年の 3 年間で最大 7.5gCO<sub>2</sub>/km までの適用に限定される。

#### ➤ 罰金（超過 CO<sub>2</sub> 排出量プレミアム）

各製造事業者の目標値を達成できない場合、目標値から超過した排出量に対して、以下の算定式で罰金が課される。これらの罰金は欧州連合の一般予算の歳入となる。

- ・ 超過 CO<sub>2</sub> 排出量プレミアム = 超過排出量 × 95EUR × 新車登録台数

### 重量車

#### ➤ 対象事業者

重量車を販売する製造事業者。

#### ➤ 目標値

新車重量車の企業平均 CO<sub>2</sub> 排出量を、2025 年までに 2019 年比 15%減、2030 年までに 2019 年比 30%減。(2019 年の排出量は、2019 年 7 月 1 日から 2020 年 6 月 30 日の報告データに基づき設定される)

#### ➤ 低排出車の優遇措置

2019 年から 2024 年までの報告車両では、以下の優遇措置が講じられる。但し、企業平均 CO<sub>2</sub> 排出量の最大 3%までの適用に限定される。

- ・ ゼロエミッション車(CO<sub>2</sub> 排出量が 1gCO<sub>2</sub>/km 未満): 2 台分としてカウント
- ・ 低排出車(CO<sub>2</sub> 排出量が基準排出量の半分未満): 基準排出量に応じて最大 2 台分としてカウント

### ➤ 罰金（超過 CO2 排出量プレミアム）

各製造事業者の目標値を達成できない場合、目標値から超過した排出量に対して、以下の算定式で罰金が課される。これらの罰金は欧州連合の一般予算の歳入となる。

- ・ 2025～2029年：超過 CO2 排出量プレミアム＝超過排出量×4,250EUR/gCO<sub>2</sub>/km
- ・ 2030年：超過 CO2 排出量プレミアム＝超過排出量×6,800EUR/gCO<sub>2</sub>/km

### (3) 今後の動向

乗用車及びバン（小型商用車）に対する規則では、2023年までに規則の有効性に関するレビューを行い、報告書を欧州議会及び欧州理事会に提出することとなっている。

重量車に対する規則では、2022年12月末までに、規則の有効性、CO<sub>2</sub>排出削減目標、ゼロエミッション車や低排出車へのインセンティブメカニズムの水準に関するレビューを行い、報告書を欧州議会及び欧州理事会に提出することとなっている。また、欧州委員会は、2023年までに、新車重量車のライフサイクル全体のCO<sub>2</sub>排出量を評価するための共通手法の開発の可能性や一貫したデータ報告スキームを評価し、フォローアップする措置を含めて欧州議会及び欧州理事会に提案をすることを要請している。

## 1.2 ユーロビニエツト指令

### (1) 経緯

欧州連合の成立により、EU 域内の自由走行が認められたことで、重量貨物車の域間交通需要が増加した。重量貨物車は一部の国では高速道路料金を負担するが、高速道路料金が規定されていない国では、燃料を購入しない限り、道路整備に関連する費用を負担しないことから、不公平性があった。そこで、欧州全体でこの問題を解決する手段として、重量貨物車に対して走行距離や利用期間に応じた道路利用課金への移行を規定するユーロビニエツト指令が制定された。最初に制定された 1999 年から現在までの改正動向を下表に示す。

表 VII-2：ユーロビニエツト指令の改正経緯

年月	概要
1999 年 6 月 17 日	ユーロビニエツト指令制定 (Directive 1999/62/EC; Eurovignette I)
2006 年 5 月 17 日	Eurovignette I 改正 (Directive 2006/38/EC; Eurovignette II)
2011 年 9 月 27 日	Eurovignette II 改正 (Directive 2011/76/EU; Eurovignette III)
2017 年 5 月 31 日	Eurovignette III の改正案 (COM/2017/275、COM/2017/276) を欧州委員会 が提出

以下では、Eurovignette I 及び Eurovignette II の概要を整理する。

#### Eurovignette I の概要<sup>292</sup>

Eurovignette I では、欧州加盟国の高速道路 (motorway) や高速道路と同様の性質を持つ多車線道路、橋、トンネルを走行する最大許容積載重量が 12 トン以上の重量貨物車を対象に、インフラ費用を運送事業者に請求することを目的として、走行距離と車両の特性に基づいて金額を設定する道路利用課金の導入を認めている(義務付けではない)。

また、最大許容積載重量 12 トン以上の重量貨物車に対して、自動車税として負担するべき最低税率として、車両重量や車軸数に基づき、年間 0～929EUR とする基準が定められている。

#### Eurovignette II の概要<sup>293</sup>

Eurovignette II では、利用者負担 (user pays) 及び汚染者負担 (polluter pays) の原則に基づいた、道路インフラの使用に対する公平な課金システムとして、道路利用課金の位置づけが精緻化された。対象道路は欧州横断道路ネットワーク (Trans-European Road Network)<sup>294</sup> 全体に拡大され、対象車両も最大許容積載重量が 3.5 トン以上の貨物車まで道路利用課金の適用を認めている(義務付けではない)。

上記以外に、例えば都市地域において、時間及び地域に関連した混雑又は環境への影響

<sup>292</sup> Directive 1999/62/EC <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0062&from=EN>

<sup>293</sup> Directive 2006/38/EC <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006L0038&from=EN>

<sup>294</sup> 欧州横断道路ネットワークとは、EUのマーストリヒト条約に基づいて位置付けられている欧州における幹線的な交通ネットワークを指す。

に対処するために特別に設定された規制的課金 (Regulatory charges) の徴収や山岳地域の道路において料金の 15%~25% の上乘せ (Mark-ups) についても認めている。

収入については、関連するインフラの維持のため、又は、交通部門全般のために、均衡のとれた持続可能な交通ネットワークの利益を図るように使われるべきであると勧告している。但し、勧告には法的な拘束力はないので、加盟国は収入を交通以外の目的に使うこともできる。

Eurovignette II では、2008 年 6 月までに、欧州委員会に対して、騒音、渋滞、健康被害、環境に関する外部費用とインフラ費用に関する課金方式のオプションを検討し、適用可能な透明性のある課金モデルを提示することを要請し、必要に応じて次期改正案 (Eurovignette III) に活用することを明記している。これに対応する形で、現行指令である Eurovignette III の議論が進められた。

## (2) 現行指令 (Eurovignette III) の概要 <sup>295</sup>

Eurovignette III は、2008 年 7 月に、欧州委員会が Eurovignette II の改正案を提出し、2011 年 9 月に制定されたものである。主な改正目的は、従来の道路損傷等によるインフラ費用に対する課金の考え方に加え、大気汚染及び騒音により生じる外部費用に対する課金の考え方を規定することである。

### 大気汚染に対する課金水準の設定方法

道路交通に基づく大気汚染の外部費用は、欧州排ガス規制区分及び道路区域 (郊外・都市間、いずれも高速道路を含む <sup>296</sup>) に応じた道路利用課徴金により、従来の道路利用課金の仕組みに組み込むことができるとしている。大気汚染に対する課金の算定式を以下に示し、本指令で定める課金の上限値を表 VII-3 に示す。

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

$PCV_{ij}$ : 車両タイプ  $i$  の車両の対象道路  $j$  における大気汚染費用 (EUR/台 km)

$EF_{ik}$ : 汚染物質  $k$  および車両タイプ  $i$  の排出係数 (g/km)

$PC_{jk}$ : 汚染物質  $k$  の対象道路  $j$  における単価 (EUR/g)

表 VII-3 : 大気汚染に対する課金の上限値

欧州排ガス規制	郊外 (suburban) 道路	都市間 (interurban) 道路
EURO 0	16c€/台 km	12c€/台 km
EURO I	11c€/台 km	8c€/台 km
EURO II	9c€/台 km	7c€/台 km

<sup>295</sup> Directive 2011/76/EU <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011L0076&from=EN>

<sup>296</sup> 郊外とは、人口密度が 150~900 人/km<sup>2</sup> (中央値が 300 人/km<sup>2</sup>) の地域、都市間とは、人口密度が 150 人/km<sup>2</sup> 未満の地域を指す。

欧州排ガス規制	郊外 (suburban) 道路	都市間 (interurban) 道路
EURO III	7c€/台 km	6c€/台 km
EURO IV	4c€/台 km	3c€/台 km
EURO V (~2013 年)	0c€/台 km	0c€/台 km
EURO V (2014 年~)	3c€/台 km	2c€/台 km
EURO VI (~2015 年)	0c€/台 km	0c€/台 km
EURO VI (2016 年~)	2c€/台 km	1c€/台 km
上記以外(電気自動車等)	0c€/台 km	0c€/台 km

### 騒音に対する課金水準の設定方法

道路交通に基づく騒音の外部費用は、騒音に晒される地域を横断する道路区間及び時間帯(日中・夜間)に応じた道路利用課金により、従来の道路利用課金の仕組みに組み込むことができるとしている。騒音に対する課金の算定式を以下に示し、本指令で定める課金の上限値を表 VII-4 に示す。

$$NCV_j(\text{日}) = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k \div WADT$$

$$NCV_j(\text{昼}) = a \times NCV_j$$

$$NCV_j(\text{夜}) = b \times NCV_j$$

$NCV_j$ : 1 台の重量貨物車両の対象道路  $j$  における騒音費用 (EUR/台 km)

$NC_{jk}$ : 対象道路  $j$  における騒音レベル  $k$  の一人当たり騒音費用 (EUR/人)

$POP_k$ : 昼間の騒音レベル  $k$  におけるキロ当たりの人口 (人/km)

$WADT$ : 加重平均日平均交通量(乗用車換算台数)

$a, b$ : キロ当たり加重平均騒音費用が  $NCV_j(\text{日})$  を超えない範囲で加盟国が決定する比率

$e$ : 重量貨物車と乗用車の換算係数 (4 以下)

表 VII-4 : 騒音に対する課金の上限値

道路種	昼間	夜間
郊外 (suburban) 道路	1.1c€/台 km	2c€/台 km
都市間 (interurban) 道路	0.2c€/台 km	0.3c€/台 km

### (3) 今後の動向

2017 年 5 月、欧州委員会より Eurovignette III に対する 2 つの改正案 (COM/2017/275 及び COM/2017/276) が提出された。

## COM/2017/275 の概要<sup>297</sup>

本改正案では、Eurovignette の導入により、24 の加盟国で何らかの形で道路利用課金が導入されたが、その移行は遅く、欧州連合全体では課金ベース(利用期間によるビニエツ方式、走行距離ベースの課金方式等)に大きな格差があり、調和が取れていないことが指摘されている。また、2014 年の自動車由来 CO2 排出量は 1990 年比で 17%増加しており、そのうち 60%以上が乗用車によるものと指摘した上で、2030 年及び 2050 年の削減目標を達成するには不十分であり、貨物車以外の車両に対しても対応すべきと提言している。

同改正案では、Eurovignette III で規定された大気汚染及び騒音による外部費用への課金に加え、定期的に渋滞が発生している区間や時間帯、曜日、季節に応じて混雑による課金を認め、小型車(乗用車、バン、ミニバス)に対して、2022 年 1 月 1 日から CO2 排出量及び大気汚染物質排出量に応じて、料金を支払うことを認めている。混雑課金の最大税率(表 VII-5 参照。但し、トラックは 1.9、バス・コーチは 2.5、トラクターは 2.9 を乗じた値が最大税率となる)と小型車に対する環境性能の適合係数(現時点では詳細不明)に応じた税率の差別化(表 VII-6)が提示されている。

表 VII-5 : 小型車による混雑課金の最大税率

道路種	首都圏(metropolitan) <sup>298</sup>	非首都圏(non-metropolitan)
高速道路	67ct€/台 km	34ct€/台 km
主要幹線道路	198ct€/台 km	66ct€/台 km

表 VII-6 : 小型車における環境性能による混雑課金税率の差別化案

適合係数	1.5~2.1	1~1.5	1 以下	ゼロエミッション車
税率の目安	最高税率の 90%以下	最高税率の 80%以下	最高税率の 70%以下	最高税率の 25%以下

2018 年 10 月 25 日に欧州議会で第一読会が開かれ、欧州委員会の改正案に対する修正案が公表された。2019 年 9 月時点では、依然として検討が進められており、正式な改正には至っていない。

## COM/2017/276 の概要<sup>299</sup>

本改正案は、Directive 1999/62/EC において定めた自動車税の最低税率について、最低税率を設定したために自動車税を引下げることができず、自動車税から走行距離に応じた道路利用課金への移行の障害になっている可能性があるとして指摘した上で、1999/62/EC で設定した最低税率を 5 年間で段階的に引下げる余地を与える改正を提言するものである。

<sup>297</sup> 欧州委員会(2017)「Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures (COM/2017/0275)」

<sup>298</sup> 首都圏とは、人口が 250,000 人以上の地域を指す。

<sup>299</sup> 欧州委員会(2017)「Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures (COM/2017/0276)」

本来、最低税率を車両重量や車軸数に応じて年間 0～929EUR としていた規定を、1 年目は年間 0～743EUR、2 年目は年間 0～557EUR、3 年目は年間 0～372EUR、4 年目は年間 0～186EUR、5 年目は一律 0EUR となるように提言している。

2018 年 7 月に欧州議会で修正案が提示されているが、2019 年 9 月時点では、依然として検討が進められており、正式な改正には至っていない。

### (補足) European Electronic Toll Service (EETS)に関する動向

ユーロピニエツト指令における走行距離ベースの課徴金の導入が進まない理由の一つとして、現状は課金システムが各国独自で運用する必要があり、手続きの統一性がないことが挙げられる。この問題は、ユーロピニエツト指令の検討当初から議論されており、2004 年 6 月には、欧州域内の課金システムの標準化、各課金システム間の相互運用性の向上、複数の国に跨る有料道路の利用から決済に係る事務処理を1つの車載器で行う課金処理サービスの展開を求める指令(Directive 2004/52/EC<sup>300</sup>)を採択した。

Directive 2004/52/EC に基づき、2009 年 10 月に上記の要件を満たす欧州電子道路課金サービス(European Electronic Toll Service; EETS)の定義や技術的要件に関する委員会決定(Commission Decision 2009/750/EC<sup>301</sup>)が採択されたが、その後の導入に向けた動きは鈍く、内容の改善を図るため 2017 年 5 月に 2004 年の指令の改正案が欧州委員会より提出された。欧州議会・欧州閣僚理事会での審議を経て、2019 年 3 月に改正指令(Directive(EU) 2019/520<sup>302</sup>)が採択されている。本指令により、欧州加盟国は 2021 年 10 月 19 日までに国内法に指令の措置を適用することとなる。

---

<sup>300</sup> Directive 2004/52/EC <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32004L0052>

<sup>301</sup> Commission Decision 2009/750/EC <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32009D0750>

<sup>302</sup> Directive(EU)2019/520 <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>

## 1.3 乗用車の車体課税に関する指令の議論

### (1) 経緯

欧州で統一的に適用される乗用車の車体課税に関する規則をめぐっては、2005年に改正案が提出されたものの実現には至っていない。規則よりも各国の裁量が大きい指針(Communication)については、2012年の12月14日に、欧州委員会が、EU加盟国が自動車の取得・保有課税を行う際の指針を発表<sup>303</sup>。同指針は議会及び理事会に提出された。同日、欧州委員会 Staff Working Document が併せて公表され、車体課税をめぐり法整備の論点や企業・家計を保護する仕組み等が整理された<sup>304</sup>。

現在 EU では、乗用車の車体課税に関して EU 加盟国に共通して適用される法規がなく、各国の裁量となっている。

### (2) 2005年の規則策定案<sup>305</sup>

欧州委員会は、2005年7月5日に、EU加盟国に対し、乗用車の車体課税を抜本的に見直すことを求める規則を提案。同規則案は、域内市場の機能を改善し、乗用車をめぐる課税の障壁を取り除くとともに、取得・保有双方の課税を見直すことで、CO<sub>2</sub>の排出削減に直接寄与する持続可能な課税体系を推進することを目的としており、加盟国に対し、統一的な税率の適用や新規の課税を義務付けるものではなかった。

同規則案の内容は以下の3つ。

- ・ 5～10年の移行期間における登録税の廃止(取得から保有への移行)
- ・ EU加盟国間で登録地の変更が行われる場合の、登録税の一部還付
- ・ 取得・保有双方の課税標準に対するCO<sub>2</sub>の導入

1点目の取得税の段階的廃止については、取得から保有に税体系を移行することにより、登録地の移動に係る手続きの簡素化や、CO<sub>2</sub>排出削減に資する保有課税への移行を促すことが推奨され、取得税の廃止に伴う税収についても、保有課税等の引上げにより補填が可能とされている。2点目の登録税の一部還付については、二重課税の回避を目的とした内容であり、3点目のCO<sub>2</sub>の課税標準への組み込みは、当時の国際的な削減目標であった京都議定書の目標達成に向けた乗用車の排出削減を促すことを意図していた<sup>306</sup>。課税に係る規則は、すべてのEU加盟国の全会一致がなければ採択されないため、欧州理事会において各

<sup>303</sup> 欧州委員会(2012)「COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Principles of taxation of motor vehicles according to EU law as interpreted by the Court of Justice(SWD(2012) 429 final)」

<sup>304</sup> 欧州委員会(2012)「COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL AND THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE Strengthening the Single Market by removing cross-border tax obstacles for passenger cars(COM(2012) 756 final)」

<sup>305</sup> 「Passenger car taxation」(欧州委員会ウェブページ)[https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/individuals/car-taxation/passenger-car-taxation\\_en](https://ec.europa.eu/taxation_customs/individuals/car-taxation/passenger-car-taxation_en)

<sup>306</sup> 欧州委員会(2005)「Proposal for a COUNCIL DIRECTIVE on passenger car related taxes」

国の合意に至ることができず、2015年に欧州委員会が同規則案の導入断念を発表した。

### (3) 2012年に公表された方針<sup>307</sup>

欧州域内の国をまたいで自動車の登録地を変更する際の統一的な方針を提示するとともに、国を超えて自動車をレンタルするサービスに対する障壁を取り除くことを目的とした指針。特に前者について、毎年3億台を超える自動車が登録地の変更を行っている中、乗用車をめぐる取得税・保有税が各国で大きく異なり、統一的な課税の規則にも合意できない状況において、課税に係る手続きが統一化されておらず、二重課税となるケースが多発し、非常に大きな問題となっていた。

本方針では、自動車の登録地がEU加盟国間で移動する際の課税の基本的な方針や、取得税の部分的な還付措置の適用方法、他国で登録されたレンタカーの扱い等について規定している。

## 1.4 エネルギー税制指令<sup>308</sup>

### (1) 経緯・概要

エネルギー税制指令は、EU域内市場を円滑に機能させること及び京都議定書における排出削減目標の達成を目的として、燃料及び電力に対するEU共通の最低税率を定めている。2003年10月に制定、2004年1月1日に発効した(正式名「エネルギー製品と電力に対する課税に関する枠組み指令(2003/96/EC)」)。1992年に制定された「鉱油税に関する最低税率調和規定(92/81/EEC)<sup>309</sup>」を改訂し、新たに石炭、天然ガス及び電力を加え、対象を拡大するとともに、既存の最低税率の引上げが行われた。

### (2) 現行指令の概要

現行指令において定められている税率を次頁の表に示す。対象燃料は輸送用燃料と熱利用(家庭用暖房及び産業用熱利用)であり、以下の用途については対象外である。

- ・ 輸送用・熱利用に使用されない場合(原料使用、化学還元・電解、冶金工程等)
- ・ バイオマス
- ・ 製品製造原価の50%を電力が占める場合の電力使用

加えて、以下の用途については免税とすることが定められている。

- ・ 発電に使用される燃料・電力(ただし、環境政策の目的での課税は認められている)

<sup>307</sup> 「Taxation: Clarifying EU rules on car taxes」(欧州委員会ウェブページ) [https://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-12-1368\\_en.htm](https://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-1368_en.htm)

<sup>308</sup> COUNCIL DIRECTIVE 2003/96/EC「restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity」

<sup>309</sup> Council Directive 92/81/EEC「on the harmonization of the structures of excise duties on mineral oils」

- ・ 航空機及び域内の船舶輸送の使用（非商用の個人利用を除く）

以下の用途については、減免措置を適用することが認められている。

- ・ 環境に配慮した製品の技術開発の実証実験に使用される燃料・電力及び再エネ
- ・ CHP(コジェネ)の燃料・電力、CHP で発電された電力の消費
- ・ 鉄道や地下鉄、トラム、トロリーバスに使用される燃料・電力
- ・ 2000年時点で最終エネルギー消費に占める天然ガスの割合が15%を下回る国における天然ガスの使用
- ・ 慈善団体による電力、天然ガス、石炭、固形燃料の使用
- ・ バイオ燃料

ただし、課税の仕組みの決定は最終的には各国の裁量であり、例えば国内フライトの航空機燃料への課税は可能であり、また国境を越えるフライトの場合にも、欧州域内のフライトであれば二国間合意のもと課税を行うことが可能である。

表 VII-7 : EU エネルギー税制指令で定められている最低税率

燃料種	家庭用		産業用・商用	
	輸送用	暖房用	輸送用	熱利用
ガソリン	359EUR/kl [無鉛] 421EUR/kl [有鉛]	—	—	—
軽油	330EUR/kl	21EUR/kl	21EUR/kl	21EUR/kl
灯油	330EUR/kl	0EUR/kl	21EUR/kl	0EUR/kl
LPG	125EUR/t	0EUR/kl	41EUR/t	0EUR/kl
重油	—	15EUR/t	—	15EUR/t
天然ガス	2.6EUR/GJ	0.3EUR/GJ	0.3EUR/GJ	0.15EUR/GJ
石炭	—	0.3EUR/GJ	—	0.15EUR/GJ
電力	1.0EUR/MWh		0.5EUR/MWh	

加えて、ユーロピニエット指令に基づき貨物車への走行距離課税を実施する国に対する特例も定められており、上記の軽油の最低税率の2倍以上の税率をすでに課している国のみ、走行距離課税の対象車に対し最低税率を下回る課税を適用することが認められている。

### (3) 2011年の改正案（未成立）<sup>310</sup>

2011年、EUの環境・エネルギー目標の達成に資する仕組みとすることを目的に、エネルギー税制指令の改正が提案された。主要な変更点は、既存の燃料固有単位当たりの最低税率

<sup>310</sup> COM(2011) 168/3「Smarter energy taxation for the EU: proposal for a revision of the Energy Taxation Directive」

を引上げ、課税標準を熱量に統一するとともに（輸送用燃料：9.6EUR/GJ、暖房用燃料0.15EUR/GJ）、CO<sub>2</sub> 排出量に応じた最低税率（20EUR/tCO<sub>2</sub>）を導入することであった。しかし、全会一致が条件であるため採択には至らず、2015 年に取り消された。

#### （4） 今後の動向 <sup>311</sup>

2019 年 12 月 3 日、欧州理事会が、現行のエネルギー税制指令の見直しを行うことを欧州委員会に指示した。欧州の競争力を維持し、各国の権利を尊重しつつ 2030 年の排出削減目標達成に貢献するため、エネルギー税制指令の枠組みの更新が必要と言及している。特に精査が必要な点として、バイオ燃料や代替燃料の扱い、航空部門の燃料の扱い等が指摘されている。これを受け、今後欧州委員会において現行指令の見直しが進められる見込みである。

---

<sup>311</sup> 「Energy taxation: Council calls for an updated framework contributing to a climate neutral EU」(欧州理事会ウェブページ) <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2019/12/05/energy-taxation-council-calls-for-an-updated-framework-contributing-to-a-climate-neutral-eu/>

## 2. 自動車に関する長期の戦略

ここでは、欧州委員会等が策定した EU における長期の自動車をめぐる各種戦略文書について、概要を整理し、特に自動車関連税制に言及のあるものについては当該箇所を詳述する。

### 2.1 白書：統一欧州輸送圏のロードマップ (Transport 2050) <sup>312</sup>

#### (1) 概要

域内の運輸に関する市場について、欧州民の需要や輸送に対するニーズに対応しつつ、資源や環境の制約を予測し対応するため、欧州全体での戦略を策定。世界の運輸部門の現状や、将来直面する課題、検討が必要な政策イニシアチブについて概観し、欧州委員会としての将来の運輸部門に対するビジョン及び主要な施策を整理している。

#### (2) 目標とベンチマーク

「競争力と資源効率的な交通システムに関する目標:60%GHG 排出削減目標の達成に向けたベンチマーク」として以下が策定されている。

#### 持続可能な次世代燃料及び駆動システムの開発と普及

- ・ 2030 年までに、都市交通における従来型の燃料駆動自動車の使用を半減及び 2050 年までに全廃、2030 年までに主要都市部の運送において CO2 フリーを実現する。
- ・ 2050 年までに低炭素な持続可能燃料の航空機の使用を 40%まで引上げ、2050 年までに海運バンカー油の EU 全体での CO2 排出量を 40%削減する。

#### よりエネルギー効率の高い輸送形態への転換を含む、多様な輸送形態による運送網のパフォーマンス最適化

- ・ 航続 300km 以上の路上貨物輸送の 30%を 2030 年までに、50%以上を 2050 年までに、鉄道や水上輸送等の他の輸送形態にシフトさせる。
- ・ 2050 年までに、欧州の高速鉄道網を完成させる。2030 年までに鉄道距離を 3 倍にし、2050 年までに主要な中距離旅客輸送は鉄道に切り替える。
- ・ 2050 年までに、すべてのハブ空港を鉄道網、理想的には高速鉄道網と連結させ、手法的な港はすべて鉄道輸送や内陸水上輸送システムと連結させる。

#### 市場メカニズムのインセンティブと情報システムの活用による輸送とインフラの効率改善

- ・ 2020 年までに航路マネジメントインフラ等の最新技術を広く活用する。
- ・ 2020 年までにマルチモーダル交通の情報・管理・支払システムの枠組みを策定する。

<sup>312</sup> 欧州委員会 (2011)「WHITE PAPER: Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system [COM(2011) 144 final]」

- ・ 2050年までに道路輸送の死亡率をゼロに近づける。2020年までに道路における死者を半減する。
- ・ 使用者負担、あるいは汚染者負担の原則の全面的な適用に移行し、化石燃料への補助金を含む歪みの是正や、税収の確保、将来の交通への投資確保のための、民間セクターへの働きかけを行う。

### (3) 税制に関する言及

上述の目標・ベンチマークの達成に向けた戦略の中で、税制に関するアプローチとして以下の言及がなされている。

#### スマートな価格付け及び課税

##### ➤ 第1フェーズ（2016年まで）

- ・ 輸送用燃料の課税を見直し、発熱量や炭素含有量を明確に示す。
- ・ 重量貨物車に対するインフラ課金を義務化する。道路損傷や騒音、地域の大気汚染を課税標準とし、既存の通行料金を代替する。
- ・ 既存の道路課金のスキームと妥当性を検証し、渋滞やCO2排出、多岐汚染物質、騒音、事故等の社会的費用を内部化するためのガイドラインを策定する。
- ・ それぞれの輸送形態の特性を考慮しつつ共通の原則を適用することで、全ての輸送形態における外部費用の内部化を進める。
- ・ 運輸部門からの税収を紐づけ、高率的な輸送システムの開発のための枠組みを策定する。
- ・ 必要に応じ、輸送インフラや各種輸送形態に対し、公的投資の基準を明確化するガイドラインを発行する。
- ・ 環境性能と車体課税をリンクさせ、乗用車のVATシステムのレビューを反映し、歪みを是正しクリーン車の導入を促すための社有車税の見直しを行うことで、運輸部門の課税の再検証を行う。

##### ➤ 第2フェーズ（2016年～2020年）

- ・ 第1フェーズの取組を踏まえ、道路及び鉄道輸送における外部費用の全面的な内部化の義務化を進める。特定地域の大气汚染や空港等の騒音、海上の大气汚染の外部費用を内部化し、EU域内の内陸水上輸送の内部化の義務付けを検証する。
- ・ GHGの排出削減をさらに促進する市場ベースの施策を策定する。

## 2.2 GEAR2030<sup>313</sup>

### (1) 概要

2015年10月に、欧州全体での自動車産業に対するアプローチを検討するハイレベル会議として「GEAR 2030 (High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union)」を設置。デジタル革命や自動運転、環境的課題、社会的変化、グローバル化等の到来により、自動車産業が転換期にあることを受け、設立。構成員は、EU加盟国政府、組合、NGO、自動車販売事業者、消費者団体、自動車製造業者、部品製造業者、保険業者。

2017年に公表された最終報告書では、自動車産業のうち、乗用車に特化した提言を整理し、公表した。その中で、自動車産業が直面している主な課題を以下のように整理している。

#### 新たな技術・ビジネスモデル

電動化、コネクテッド、自動化、等のシフトに対応するための大規模な投資が求められる。加えて、製造過程の高度化、データの管理・収集、3Dプリント、新たなコミュニケーション技術、新素材等における大規模な投資が求められる。

#### 気候変動、環境、健康に関する課題

温室効果ガス排出の削減のため、自動化の拡大、より効率的な蓄電池、充電インフラの改善等により、ゼロ・エミッション車やPHVの導入拡大等の代替的なパワー駆動へのシフトを進める必要がある。

#### 消費者の自動車へのアクセス・購入・使用方法の変化・その他の社会的変化

コネクティビティの向上とeコマースの拡大による輸送形態のシフトが予想される。

#### グローバル化、関係主体の多様化

国際的な市場のニーズに対応する欧州産業の競争力と生産性の維持が必須であり、新たな技術の提供者を含む、市場へのアクセスの公平性確保が必要。

#### 構造変化

低炭素・ゼロエミッション車及び自動運転へのシフトによる、労働市場やバリューチェーン全体への大きな影響に対応する必要がある(リストラの検討、技術をもつ人材の獲得、再訓練等)。

### (2) 主な内容

最終報告書では、EU加盟国政府及び自動車産業に対し、以下の各種提言が整理されている。

---

<sup>313</sup> 欧州委員会(2017)「GEAR 2030: High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union FINAL REPORT - 2017」

## 国際競争力・市場へのアクセス

- ・ イノベーションに向けた R&D の効率的な活用により、将来を見据え、ルールに則り、目的に沿った、先験的な、世界基準を見据えた標準化を伴う、規制や政策の枠組みを確立する
- ・ 国連欧州経済委員会 (UNECE) を含む、国際的な協力を行う
- ・ 世界のバリューチェーンにおける域内産業の位置づけを向上させ、既存の貿易協定を最大限活用しつつ、野心的な貿易政策や産業対話に貢献する
- ・ 中国をはじめとする世界のプレーヤの規制・貿易問題に注意を払い、輸入規制、税制、補助金等において不公平をなくす

## バリューチェーンの構造変化

- ・ 新技術の開発・展開のための公的投資及び民間投資を拡大する
- ・ 交通及び自動車のデータに関する安全かつ安定的なアクセスを確立するとともに、欧州における MaaS の展開を促進し、経済全体での新たなビジネスモデルの創出を支援する
- ・ 自動車産業の新たな技術に対する適応を支援するため、スキルの移転可能性の向上支援、学習形態の多様化、スタートアップ企業が活躍できる市場の創出を行う

## 脱炭素化とゼロエミッション車

- ・ CO<sub>2</sub> 及び汚染物質の規制強化
- ・ 十分かつ相互に稼働可能な充電・充填インフラの設置
- ・ ゼロエミッション車の需要喚起のための効果的な政府調達を活用
- ・ 家庭・企業のゼロエミッション車の購入・使用を促す資金的インセンティブ及び資金的インセンティブ以外のインセンティブ措置及び政策的措置の活用
- ・ 欧州における蓄電池のバリューチェーン全体の構築支援や蓄電池の大量生産に係る EU 全体のビジョンや政策枠組の策定

## 自動運転、コネクテッドカー

- ・ 以下の観点での規制の見直し・改善を行う
  - － 公道でのテストの実施
  - － 運転者・車・インフラの側面からの道路安全性
  - － EU 全体でのビジョン・戦略への反映

### (3) 税制に関する言及

税制に関しては、以下の言及がなされている。

- ・ 2030年までに、自動運転技術に対するEU全体での資金支援制度が設立されている必要があり、これらは取得時の課税の免税措置によるインセンティブで補完されるべきである。

## 2.3 低炭素モビリティに向けた欧州戦略<sup>314</sup>

### (1) 概要

2016年7月に策定され、それまでに策定されたEUの運輸部門をめぐる戦略(2011年の白書(Transport 2050)やその他EU戦略)に基づき、EUにおける低炭素モビリティの実現に向けた戦略・対策を整理し、EU加盟国に対し明確で公平な方針を示すもの。今後実施すべきイニシアチブと、実施方法の選択肢を整理している。

### (2) 主な内容

#### 交通システムの最適化と効率改善

##### ➤ デジタルモビリティのソリューション

- ・ デジタル技術は、交通を安全にし、より効率的かつ包摂的にすることを可能にする。ドア to ドアのシームレスなモビリティを可能にし、統合されたロジスティックスと付加価値を提供することができる。すべての交通モードに対し高度道路交通システム(ITS)を展開することを、Trans-European Transport Network 開発の根幹とする。
- ・ 道路輸送部門において、欧州委員会は、欧州全土での相互連携的なITSの展開に向けて、枠組みの検討を行う。

##### ➤ マルチモーダルの促進

- ・ マルチモーダルの統合を支援する施策は、低炭素モビリティの実現において重要な役割を果たし、内陸海運や短距離海運・鉄道のような低排出な選択肢への移行を促す。
- ・ 、旅客・貨物双方における鉄道の競争力を高めるよう規制を変更し、インターモーダルをさらに促すために、欧州委員会は、統合された輸送の促進策の更新や鉄道輸送の容量と効率の改善に向けた準備を行う。
- ・ 公共交通をさらに強化し、道路輸送からのCO2排出量の削減に貢献するために、欧州委員会は域内バスサービスのさらなる拡大に向けた施策策定の準備を行う。

#### 運輸部門における低炭素な代替エネルギーの使用拡大

##### ➤ 低炭素代替エネルギーのための効果的な枠組み

- ・ 燃料と再エネに係る規則の改定プロセスにおいて、欧州委員会は長期の脱炭素化に必要なエネルギーのイノベーションを強く促す方策を検討する。例えば、燃料供給事

<sup>314</sup> 欧州委員会(2016)「A European Strategy for Low-Emission Mobility [COM(2016) 501 final]」

業者に対する一定割合での代替エネルギー（バイオ燃料や合成燃料等）の供給義務付けや、供給するエネルギーの温室効果ガス排出量の削減義務付けが考えられる。

- ・ 欧州委員会として、すでに食品由来のバイオ燃料は運輸部門の脱炭素化において限定的な役割しか持たないことを示しており、2020年以降は公的な支援を得られなくなる。欧州委員会として、より先進的なバイオ燃料への代替に注力している。
- ・ 低炭素な代替燃料がどの程度有力であるかは、交通モードによって異なる。先進的なバイオ燃料は、中期的には航空部門において特に重要となり、貨物車や長距離バスにおいても重要となる。天然ガスは、海運の重油や貨物車及び長距離バスの軽油の代替燃料としてより多く使用されるようになると予想され、バイオメタンや合成メタン（Power-to-gas 技術）の利用により、それらの潜在力は拡大する。

#### ➤ 代替燃料のためのインフラの展開

- ・ 電力を含む代替エネルギーは、現在の給油システムにはない特別なインフラを必要とする場合が多い。
- ・ EU加盟国は充電ポイントや天然ガスステーション、水素充填ステーションの展開に向けた政策枠組みを設計することとなっており、電気自動車の導入拡大に向け、充電やメンテナンスに係るインフラが欧州全土で利用可能となる必要がある。給油と同程度に、欧州全体の移動において充電が容易になることが究極の目標である。
- ・ EUとしてこのインフラ展開を資金面で支援しており、試行実験等を支援している。

#### ➤ 電動モビリティの相互運用可能性及び標準化

- ・ EU全土での電動モビリティサービスの市場構築を促すためのさらなる努力が必要であり、それには国境を越えて支払いシステムが相互運用可能となることや、受電ポイントに関するリアルタイムの情報提供が含まれる。
- ・ EU全体の基準は、加盟国と協力して策定され、乗用車の共通のプラグの基準は既に存在し、蓄電池や、電動バスとバイクのプラグの標準化が次に続く。基準や技術認証、テスト方法の統一化により、次世代の電気自動車やスマートグリッドが完全に相互運用可能となるよう、欧州委員会が研究機関を設置する。

### ゼロエミッション車に向けた取組

#### ➤ 消費者の信用拡大に向けた自動車試験の改善

- ・ 自動車の排出量の測定・認定の仕組みを抜本的に変更しており、実走行に近い新たなテストモードは、大気汚染物質の排出を削減し、消費者の信頼回復に影響する。型式認証の新たな枠組みは、独立したテスト・調査・遵守を強化する。
- ・ 欧州委員会は、実際の燃料消費とCO<sub>2</sub>排出量の測定に係る実現可能性を模索し、消費者への情報提供やテストプロセスの正確性確保に向けたデータの活用方法を検討する。

#### ➤ 乗用車及びバンの 2020 年以降の戦略

- ・ 新車乗用車及びバンの欧州燃費基準は自動車関連技術のイノベーションと効率改善を強力に促進するために、改善されてきた。低排出車・ゼロ排出への移行を支援するために、供給・需要双方のインセンティブが必要である。
- ・ 消費者の認知度向上は、電気自動車や燃料電池車の普及にとって大きな問題であり、航続距離の伸長や車両価格の低下を消費者が知る必要がある。燃料消費による排出量を示すことは、消費者の選択に影響を与え、代替的なエネルギーの役割を拡大することにつながる。

#### ➤ 貨物車、バス、長距離バスの 2020 年以降の戦略

- ・ 欧州委員会は、貨物車、バス、長距離バスの CO2 排出量や燃料消費量の認証を行い、データのモニタリング及び検証を行うことを検討している。これらは走行距離課税の実施における税率設定の透明性向上に寄与する。
- ・ 貨物車、バス、長距離バスの CO2 排出量を削減する方策の導入が必要であり、これらの車に対する CO2 排出規則の策定に向けた分析を加速する。
- ・ 例えば短距離走行のバスであれば、ゼロ排出技術の早期適用が可能であり、ゼロエミッション目標の設定を検討すべきである。
- ・ 公共調達が果たす役割も大きく、EU 全体での義務化を含む欧州規則の改定を行う。

#### その他の留意点

- ・ エネルギーインフラと交通の連携が必要であり、ピークタイムの電力供給を確実にするインフラの整備や、需要側への働きかけ(ピークタイム以外の充電の奨励等)が考えられる。
- ・ 都市交通は温室効果ガス排出削減において重要であり、地方自治体による対策が、低炭素モビリティへのシフトにおいて重要である。持続可能な都市モビリティ計画の一環として、土地利用施策の統合や、モビリティ需要の精査は、徒歩や自転車、公共交通、シェアモビリティのような移動へのシフトを促進し、渋滞や大気汚染の削減につながる。

### (3) 税制に関する言及

上述の戦略や対策に加え、税制に関するアプローチとして以下の言及がなされている。

#### ➤ 運輸部門における公平で効果的な価格付け

- ・ 正しい価格シグナルを示し、外部費用を考慮することは、よりエネルギー効率が高い交通オペレーションや排出量の削減、車の迅速な買い替えの促進にとって最も経済合理性の高い方法である。新たな課税・課金は、既存の課税を補完するものである必要がある。

- ・ 欧州全土で、実際の走行距離に応じた課税に移行していくべきであり、それにより汚染者負担・使用者負担の原則を反映することが可能となる。そのため、相互連携が可能な電子料金システムのための基準の構築を行い、料金サービスのプロバイダの新規参入を容易にし、全体のシステムコストの低減を図る。さらに、欧州委員会は、貨物車に対する走行距離課税において CO2 排出量に応じた税率の変更を可能にし、加えてバス等や、乗用車・バンへの適用拡大が可能となるように EU 指令の改定を行う。
- **乗用車及びバンの 2020 年以降の戦略**
  - ・ 消費者にインセンティブを与える方法として、税制は非常に効果的な方法である。加盟国は、低炭素モビリティを妨げる、矛盾した課税によるインセンティブを広く適用しており、それには特定燃料や社有車への軽減が含まれる。加盟国はこれらの課税を見直し、低炭素車や低炭素エネルギーへの正のインセンティブを確実に適用することが必要である。

## 2.4 欧州グリーンディール

### (1) 概要

2019 年 12 月 1 日、欧州新政権が発足し、新欧州委員長のフォンデアライエン氏の主導のもと、欧州の成長戦略としての「欧州グリーンディール(The European Green Deal)」が 12 月 11 日に発表された。それまでの欧州における気候変動戦略を一新し、2030 年の温室効果ガス排出削減目標を、従前の 1990 年比 40%減から 50~55%減に上げるとともに、2050 年のネットゼロ排出目標を掲げ、各部門の主要な対策についても言及されている。

### (2) 運輸部門に係る主な内容

#### ➤ 運輸部門は EU の温室効果ガス排出の 4 分の 1 を占め、排出量は拡大している

カーボンニュートラルの実現のためには、運輸部門の排出量を 2050 年までに 90%削減する必要がある。持続可能な交通の実現のためには、既存のモビリティの慣習に対し、ユーザー・ファーストかつ安価で、アクセス可能であり、健康的でクリーンな代替を提供することである。欧州委員会は、2020 年に、持続可能でスマートなモビリティに向けた戦略を策定し、あらゆる排出に対応し課題を解決する。

#### ➤ マルチモーダルな交通には、強力な後押しが必要である

優先事項として、陸路による貨物輸送の 75%は鉄道や内陸海運輸送にシフトすべきである。そのためには、鉄道や内陸海運輸送のキャパシティの向上や運用改善が必要であり、欧州委員会はそのための施策を 2021 年までに提案する。また、欧州委員会は Combined Transport Directive (COM(2017) 648)を改定する提案を行い、鉄道や海運についてマルチモーダルな貨物輸送を支援するより効果的なツールとしたい。航空部門では、Single European Sky 構想

を再開し、航空部門の排出量の大幅削減の実現を支援する。

➤ **自動運転、コネクテッドマルチモーダルなモビリティの役割が拡大している**

EU の交通システムとインフラは、特に都市部での渋滞や大気汚染の削減を可能とする新たな持続可能なモビリティサービスに適合するものである必要がある。欧州委員会は、交通マネジメントや MaaS ソリューションのためのスマートなシステムの開発を支援するため、Connected Europe Facility 等の資金メカニズムを提供する。

➤ **運輸部門における持続可能な代替燃料の生産と普及を進めなければならない**

2025 年までに、欧州全体で 1,300 万のゼロ排出・低排出車を普及させるためには、100 万か所の公共充電・充填ステーションが必要になる。欧州委員会は、特に長距離輸送が必要な地域や人口密度が低い地域に対する支援を行い、新たな資金提供をできるだけ早期に開始する。欧州委員会は、あらゆる輸送形態に合わせ、持続可能な代替燃料の生産と普及の促進のための法的オプションを検討する。また、Alternative Fuels Infrastructure Directive (Directive 2014/94/EU) や TEN-T Regulation の見直しを行い、ゼロ排出・低排出車の普及を加速させる。

➤ **特に都市部において、交通による汚染を大幅に削減しなければならない**

対策の組合せは、排出削減、渋滞緩和、公共交通機関の改善に資するものでなければならない。欧州委員会は、内燃機関車による大気汚染物質の排出に対し、より厳しい排出基準を提案する。また、乗用車とバンの CO<sub>2</sub> 排出規則について、2025 年以降のゼロエミッションモビリティの実現に向けた明確な道筋を示すため、改定規則の提案を 2021 年 6 月までに行う。同時に、現在及び将来の CO<sub>2</sub> 排出規則を補完する施策として、EU-ETS の運輸部門への拡大についても検討する。また、航空機からの汚染物質の排出に対応し、空港付近の大気汚染の改善を行う必要がある。

### (3) **税制に関する言及**

➤ **運輸部門の価格は、環境と健康への影響を反映したものでなければならない**

化石燃料に対する支援策を廃止すべきであり、欧州委員会は、欧州エネルギー税制指令の文脈で、航空機・船舶の燃料を含む現在の免税措置を精査し、抜け穴をなくすための最もよい方法を模索する。また、欧州委員会は、EU-ETS の海運への拡大と、航空への無償割当の削減を提案する。これらの決定は、ICAO や IMO における国際的な対策との連携によって行われる。

加えて、欧州委員会は、道路輸送における適切な価格付けを実現する方法について、新しい政治的な検討を行う。欧州議会や理事会が、欧州委員会のユーロビニエツト指令改定案 (COM(2017) 275) の野心を維持する必要がある、必要があれば、代替策について提案する用意がある。