

欧州委員会における炭素国境調整措置等の検討について

Fit for 55の全体像

- 2021年7月14日、欧州委員会は、EUの2030年の気候目標の達成に向けての気候変動政策パッケージ「Fit for 55」を発表。
- 気候、エネルギー・燃料、運輸、建物、土地利用、林業などの幅広い政策分野と経済セクターに及ぶ、既存の8つの規則・指令の強化と4つの新たなイニシアティブで構成される。

欧州委員会「Fit for 55」パッケージの概要

価格設定	目標	規則
<ul style="list-style-type: none">• EU-ETSの強化、海運・道路輸送・建物部門への排出量取引制度の拡大（改正）• エネルギー税制指令（改正）• 炭素国境調整措置（新規）	<ul style="list-style-type: none">• 努力分担規則（改正）• LULUCF規則（改正）• 再生可能エネルギー指令（改正）• エネルギー効率指令（改正）	<ul style="list-style-type: none">• 乗用車・小型商用車のCO2排出規則（改正）• 代替燃料インフラ指令（改正）• より持続可能な航空燃料に関する規則（新規）• クリーンな船舶燃料に関する規則（新規）

支援措置

- 収入と規制を活用して、イノベーションを促進し、連帯を構築し、脆弱な人々への影響を緩和する。社会気候基金（Social Climate Fund）を新設し、近代化基金・イノベーション基金を強化する。

欧州委員会による炭素国境調整措置の提案①

- 「Fit for 55」の一環として、欧州委員会は炭素国境調整措置（CBAM）を提案。
- 対象となるのは、セメント、電力、肥料、鉄鋼、アルミニウムで、輸入者は輸入品に含まれる排出量1トンに対応するCBAM証書を購入する必要がある。証書の価格はEU-ETS排出枠価格と連動し、毎週のオークションの終値の平均価格に基づき決定。

項目	概要
目的	<ul style="list-style-type: none"> 炭素リーケージのリスクを防ぐため、特定物品のEUへの輸入に際し、EU-ETS相当の制度を適用することにより、輸入品に含まれる温室効果ガス排出を規制。 本措置は、EU-ETSの無償割当を代替するもの。
対象部門	<ul style="list-style-type: none"> セメント、電気、肥料、鉄鋼、アルミニウム
対象国	<ul style="list-style-type: none"> 次の国を原産地とする物品には不適用：アイスランド、リヒテンシュタイン、ノルウェー、スイス <p>※電気についても適用除外を定める規定はあるが、現在は該当国・地域なし。</p>
手続等	<ul style="list-style-type: none"> 申告者（＝輸入者）は、CBAM当局からCBAM証書（certificates）を購入。証書価格は、前週のEU-ETS排出枠オークションの終値の平均価格。 CBAM証書の販売収入の大半はEU予算に充当。 申告者は、毎年5月31日までに申告書（declaration）（前年の輸入品の総量、排出量、排出量に対応して償却する証書数）を当局に提出。排出量は認証機関による認証が必要。 各輸入品に含まれる排出量は、「直接排出量／生産量」で算出。 <ul style="list-style-type: none"> ※間接排出の取扱いについては、移行期間終了前に欧州委員会が提出する評価報告書において検討。 ※製品の場合は、製造過程の投入原材料に含まれる排出量を含む。 ※排出量を十分に検証できない場合、原産地国における品目毎の平均的な排出係数に基づき設定されるデフォルト値を参照して排出量を算定。原産地国のデータが得られない場合、EU内のパフォーマンスの下位10%の事業所の平均排出原単位、電力についてはEU内の化石燃料発電の加重平均値を活用。

欧州委員会による炭素国境調整措置の提案②

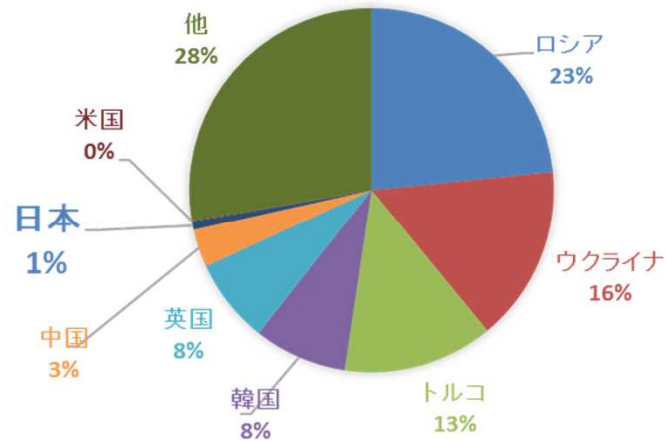
項目	概要
<p>手続等 (続き)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 申告者は、原産地国で支払われた炭素価格に応じ、証書の償却量の削減を請求可能。 ※申告者は、申告した排出量が原産地国で炭素価格（製品の生産において放出された温室効果ガスに対して、税または排出量取引制度において支払われた金額）の対象となっていること、輸出還付やその他の輸出補償の対象ではなく、実際に炭素価格を支払っていることを証明することが必要。 対象セクターのEU-ETSの無償割当が減少するにつれて証書の償却量が増加。 当局は、申告者からの要求により、申告者に残存している証書を購入時の価格で買い戻す。買い戻しの上限は、申告者が前年に購入した証書量の1/3まで。（当局は、毎年6月30日までに、償却・買い戻し後に残存する証書を抹消。）
<p>罰則</p>	<ul style="list-style-type: none"> 前年の輸入品に含まれる排出量に相当する証書を償却しなかった場合又は申告者以外の者が輸入した場合、償却すべきであった各証書につき、EU-ETSの超過排出量と同一の額を乗じたペナルティを支払う。
<p>迂回防止</p>	<ul style="list-style-type: none"> CBAM適用除外を目的とした迂回行為等への対応として、欧州委員会は、CBAMが適用される物品の範囲を拡大する権限を有する。
<p>移行期間 ・その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> 2026年1月から本格適用（2023年1月から2025年12月まで移行期間）。 移行期間中、申告者は、四半期ごとに四半期中の輸入品に関する情報を含むCBAM報告書を、各四半期終了後1ヶ月以内に当局に提出しなければならない。 欧州委員会は、移行期間の終了前に、本規則の対象となっていない間接排出量や物品への対象拡大の影響等に関する報告書を、欧州議会・理事会に提出。

(参考) EUの輸入相手国

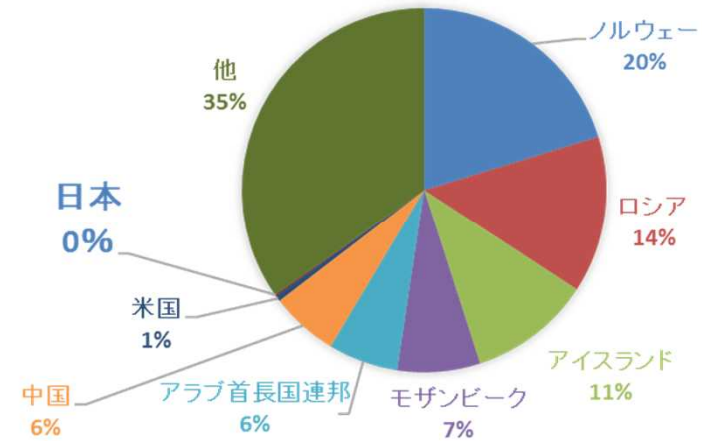
- 鉄・アルミ・セメント・肥料いずれにおいても、EUの輸入に占める日本のシェアは0～1%とわずか。

※上位5か国+日米中を表示

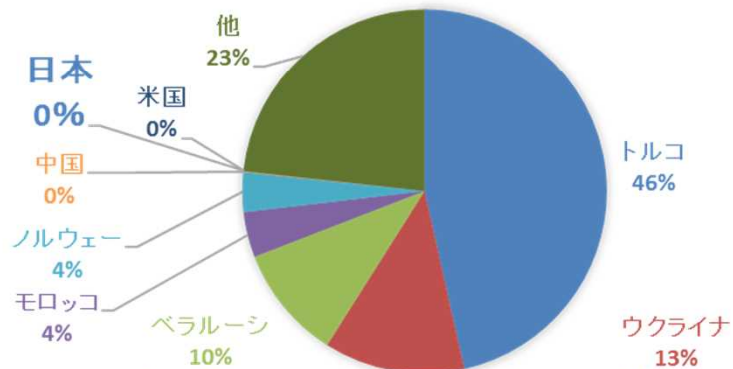
【鉄対象物品】 2768万トン
(2020年、暫定値、単位：トン)



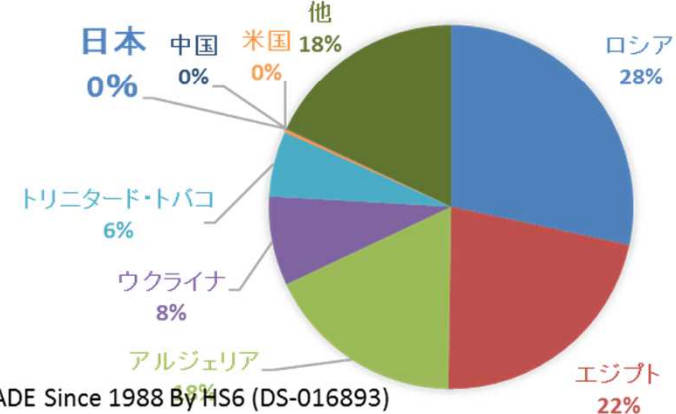
【アルミ対象物品】 約736万トン
(2020年、暫定値、単位：トン)



【セメント対象物品】 約555万トン
(2020年、暫定値、単位：トン)



【肥料対象物品】 約703万トン
(2020年、暫定値、単位：トン)

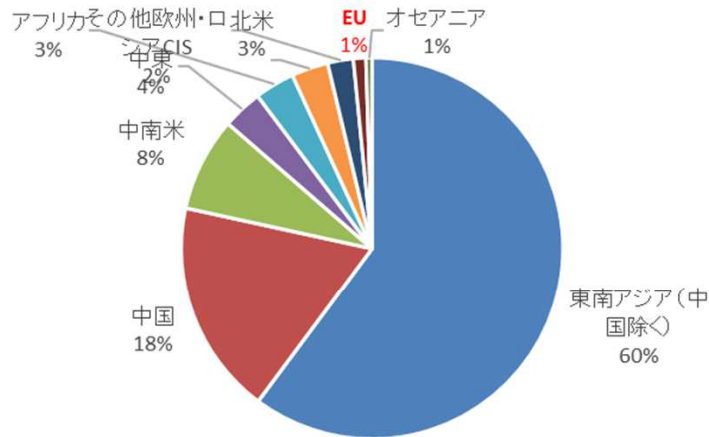


Reference: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/newxtweb/mainxtnet.do> Sources: EU TRADE Since 1988 By HS6 (DS-016893)

(参考) 日本の輸出相手国

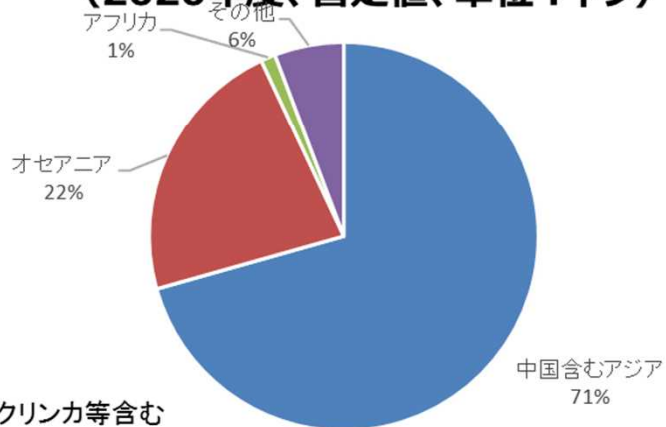
➤ 鉄・アルミ・セメント・肥料いずれにおいても、日本からEUへの輸出量は小さい。

【鉄】 3213万トン
(2020年、暫定値、単位：トン)



日本鉄鋼連盟 <https://www.jisf.or.jp/data/>

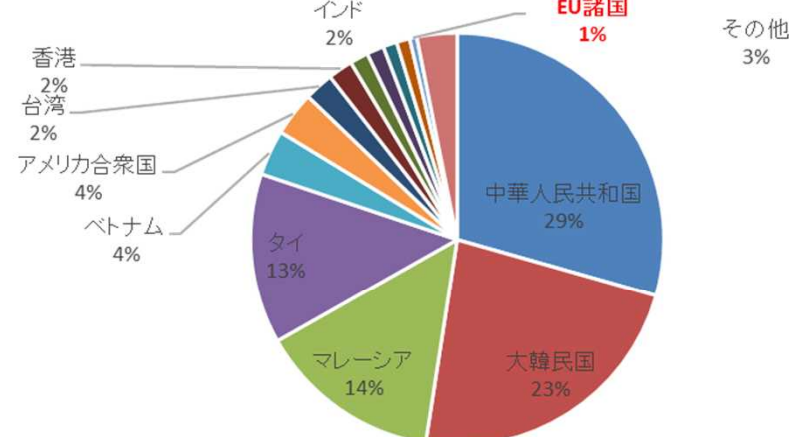
【セメント】 1111万トン
(2020年度、暫定値、単位：トン)



※クリンカ等含む

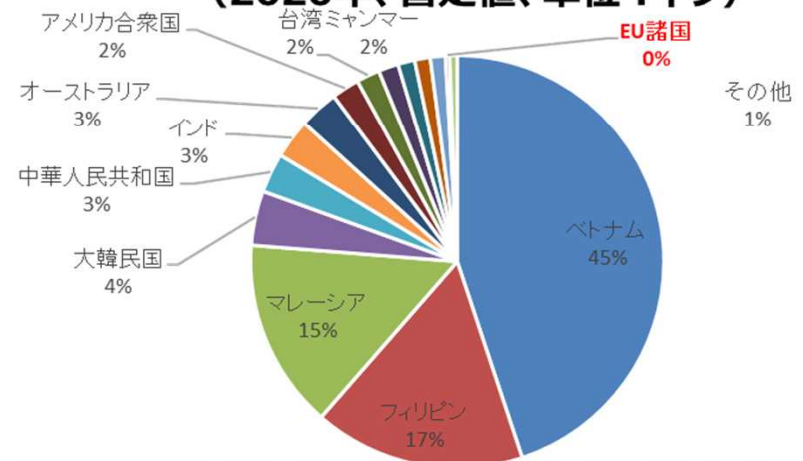
セメント協会 https://www.jcassoc.or.jp/cement/3pdf/jh4_0900.pdf

【アルミ】 59万トン
(2020年、暫定値、単位：トン)



財務省貿易統計 <https://www.customs.go.jp/toukei/info/index.htm>

【肥料】 60万トン
(2020年、暫定値、単位：トン)



財務省貿易統計 <https://www.customs.go.jp/toukei/info/index.htm>

(参考) 炭素国境調整措置に関する基本的な考え方

- 炭素国境調整措置は、国内の気候変動対策を進めていく際に、他国の気候変動対策との強度の差異に起因する競争上の不公平を防止し、カーボンリーケージが生じることを防止するためのものである。輸入品に対し炭素排出量に応じて水際で負担を求めるか、輸出品に対し水際で負担分の還付を行う、または、その両方を行う制度である。
- 日本は、対話等を通じて、主要排出国及び新興国がその能力に応じた排出削減に取り組むよう国際社会を促していくことが基本である。よって、炭素国境調整措置については、その導入自体が目的であるべきではなく、国際的な貿易上の悪影響を回避しつつ、新興国を含む世界各国が実効性のある気候変動対策に取り組む誘因とするものでなければならない。
- 炭素国境調整措置について、諸外国の検討状況や議論の動向を注視しつつ、国内の成長に資するカーボンプライシングの検討と平行しながら、以下の対応を進める。
 - ① 炭素国境調整措置は、**WTOルールと整合的**な制度設計であることが前提であり、諸外国の検討状況も注視しながら対応について検討する。
 - ② **製品単位あたりの炭素排出量**について、正確性と実施可能性の観点からバランスのとれた、国際的に信頼性の高い計測／評価手法の**国際的なルール策定・適用を主導**する（例：ISOの策定）。また、各国が有する関連するデータの透明性を確保することを促す。
 - ③ 日本及び炭素国境調整措置を導入する国において、**対象となる製品に生じている炭素コストを検証**する。
 - ④ 炭素国境調整措置導入の妥当性やその制度のあり方について、カーボンリーケージ防止や公平な競争条件確保の観点から**立場を同じくする国々と連携**して対応する。

欧州委員会によるエネルギー税制指令の改正の提案①

- 「Fit for 55」の一環として、欧州委員会は、輸送用・熱利用の燃料及び電力に対し、EU共通の最低税率を定めるエネルギー税制指令の改正案を発表。課税標準の変更や課税対象の拡大が提案されている。

項目	主な改正内容
改正の背景	<ul style="list-style-type: none"> 2003年に発効して以来変更されていないエネルギー税制指令は、現在のEUの気候・エネルギー政策を反映していない。 現行指令の最低税率は、燃料の環境への影響と連動しておらず、バイオ燃料等の代替燃料にも対応していない。 各国で実施されている様々な減免措置や特定部門の完全な免除は、化石燃料の使用を助長する要因となる。
主な変更点	<ul style="list-style-type: none"> 課税標準の変更：燃料の量（kl、t等）をベースに課税する現行税率を、発熱量（GJ）に基づいた税率に変更（固有単位当たり換算し比較すると、ほとんどの場合改正案の税率の方が現行税率よりも高い）。 課税対象の拡大：減免措置が縮小され、加盟国が特定の分野で最低税率を下回る税率を設定する余地が縮小。航空機燃料（灯油）や海運の燃料（重油）にも課税。代替燃料の最低税率も設定。
改正後の課税対象・減免措置	<ul style="list-style-type: none"> 対象外：輸送用・熱利用以外の用途（原料使用等）。 免税：発電に使用される燃料・電力。 EU域内の航空機（貨物輸送のみの場合を除く）や船舶（漁船を含む）用の燃料・電力は課税対象とする。加盟国の裁量で国際航空に最終税率を適用することも可能。国際海運については軽減税率の適用が適当。 再エネ由来電力やコージェネ（基準を満たすもの）、非生物起源再生可能燃料、先進的持続可能なバイオ燃料等は減免の適用が可能。 農林業等の特定産業や、厳しい環境対策を行うエネルギー集約型企業やその他企業の燃料・電力の使用を減税することが可能。
脆弱層への対応	<ul style="list-style-type: none"> 家庭用の熱利用の燃料・電力は、10年間の移行期間において、非課税から始まり、毎年最終税率の1/10ずつ引き上げていくことを認める。
法的根拠	<ul style="list-style-type: none"> この提案は「欧州連合の機能に関する条約」第113条に則っている。 ※採択には理事会の全会一致を必要とする。

欧州委員会によるエネルギー税制指令の改正の提案②

現行及び改正後のEU最低税率

	用途・燃料 (EUR/単位当たり)	現行	移行期間 (2023.1.1～)		最終税率 (2033.1.1～)		用途・燃料 (EUR/単位当たり)	現行	移行期間 (2023.1.1～)		最終税率 (2033.1.1～)
		固有単位	GJ	固有単位*	GJ			固有単位	GJ	固有単位*	GJ
輸送用 (非商用)	ガソリン	359[kl]	10.75	385.4[kl]	10.75	熱利用	軽油	21[kl]	0.9	35.1[kl]	0.9
	軽油	330[kl]	10.75	419[kl]	10.75		重油	15[t]	0.9	36.7[t]	0.9
	灯油	330[kl]	10.75	363.2[kl]	10.75		灯油	-	0.9	13.6[kl]	0.9
	バイオ燃料 (非持続可能)	-	10.75	-	10.75		石炭・コークス (商用)	0.2[GJ]	0.9	1[GJ]	0.9
	LPG	125[t]	7.17	162.5[t]	10.75		バイオ燃料 (非持続可能)	-	0.9	-	0.9
	天然ガス	2.6[GJ]	7.17	7.7[GJ]	10.75		LPG	-	0.6	13.6[kg]	0.9
	非再生可能燃料 (非生物起源)	-	7.17	-	10.75		天然ガス (商用)	0.2[GJ]	0.6	0.6[GJ]	0.9
	バイオ燃料 (持続可能)	-	5.38	-	5.38		非再生可能燃料 (非生物起源)	-	7.17	-	10.75
	低炭素燃料	-	0.15	-	5.38		バイオ燃料 (持続可能)	-	0.45	-	0.45
	再生可能燃料 (非生物起源)・ バイオ燃料 (先進的持続可能)	-	0.15	-	0.15		低炭素燃料	-	0.15	-	0.45
輸送用 (商用)	軽油	330[kl]	0.9	419[kl]	0.9	再生可能燃料 (非生物起源)・ バイオ燃料 (先進的持続可能)	-	0.15	-	0.15	
	重油	-	0.9	36.7[t]	0.9	電力 (非商用)	1[MWh]	0.15	0.58[MWh]	0.15	
	灯油	-	0.9	13.6[kl]	0.9	電力 (商用)	0.5[MWh]	0.15	0.58[MWh]	0.15	
	バイオ燃料 (非持続可能)	-	0.9	-	0.9						
	LPG	-	0.6	-	0.9						
	天然ガス	-	0.6	-	0.9						
	非再生可能燃料 (非生物起源)	-	0.6	-	0.9						
	バイオ燃料 (持続可能)	-	0.45	-	0.45						
	低炭素燃料	-	0.15	-	0.45						
	再生可能燃料 (非生物起源)・ バイオ燃料 (先進的持続可能)	-	0.15	-	0.15						

※改正案においてはGJ当たりの最低税率のみが定められており、上記表の固有単位当たりの税率は欧州委員会の影響評価において示された値（インフレ率考慮）であり、比較のため掲載。
 (出所) 欧州委員会 (2021) 「COM(2021) 563 final Proposal for a COUNCIL DIRECTIVE restructuring the Union framework for the taxation of energy products and electricity」より作成。

欧州委員会によるCO2排出規則の改正の提案

- 「Fit for 55」の一環として、欧州委員会は乗用車・小型商用車のCO2排出規則の改定案を提案。
- 新車の企業別平均CO2排出量を2030年に2021年比*乗用車55%減（小型商用車50%減）、2035年には100%減とする目標を提案。2035年には、事実上、電気自動車や燃料電池自動車などのゼロエミッション車のみが販売可能に。
（※2021年値は、2022年10月31日までに欧州委員会が正式な値を公表予定。）

新車の企業別平均CO2排出量目標の強化

	目標年	現行規則（2019年制定）	改正案
乗用車	2025年	15%減（2021年目標比）	15%減（2021年比）
	2030年	37.5%減（2021年目標比）	55%減 （2021年比）
	2035年	—	100%減 （2021年比）
小型商用車	2025年	15%減（2021年目標比）	15%減（2021年比）
	2030年	31%減（2021年目標比）	50%減 （2021年比）
	2035年	—	100%減 （2021年比）

- **優遇措置**：企業別平均CO2排出量算出時に、排出量が50gCO2/km未満の車は、2022年まで1台を以下の台数とみなしてカウント。但し、この措置の利用は、2020～2022年の3年間で最大7.5gCO2/kmに制限される。
（2020年:2台、2021年:1.67台、2022年:1.33台、2023年以降:1台）
- **ペナルティ**：目標値を超過した場合、超過排出量(gCO2/km) × 95(ユーロ/gCO2/km) × 新車販売台数(台) が毎年発生。

（参考）EUにおける現在のEVの普及状況：

- 2019年のBEV及びFCEVの新車販売登録台数は24.8万台、PHEVは14.0万台（EVの市場シェア：3%）
 - 2020年のBEV及びFCEVの新車販売登録台数は53.9万台、PHEVは50.7万台（EVの市場シェア：10.5%）
- ※BEV:電気自動車、FCEV:燃料電池車、PHEV:プラグインハイブリット車、EV:BEV、FCEV、PHEVの合計

（出所）欧州委員会(2021)「COM (2021) 556 final Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO2 emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition」、ACEA (2021)「Fuel types of new cars: electric 10.5%, hybrid 11.9%, petrol 47.5% market share full-year 2020」より作成。

欧州委員会によるEU-ETS指令の改正の提案

- 「Fit for 55」の一環として、欧州委員会はEU-ETS指令の改正案を発表。
- EU-ETSの対象部門における2030年の削減目標の2005年比43%削減から61%削減への引上げ、割当総量の線形削減係数の強化、海運部門への拡大、道路輸送・建築物部門を対象とした新たな排出量取引制度の創設、炭素国境調整措置の対象部門に対する無償割当の段階的削減等を提案。

EU-ETSの改正に関する主な提案の概要

項目		概要
対象部門		<ul style="list-style-type: none"> ・【拡大】2023年1月から3年をかけて、段階的に海運部門を対象を拡大。 (EU域内の内航便の全排出、及びEU域内外の港を入出する外航便の排出の50%が対象) ・【新設】2025年1月に、既存のEU-ETSとは異なる、道路輸送・建築物部門を対象とした新たな排出量取引制度を創設。制度対象は燃料供給者であり、オークションは2026年中に開始予定。
削減目標		<ul style="list-style-type: none"> ・2030年までにGHG排出を2005年比61%削減（現行：2030年までに2005年比43%削減）
削減水準		<ul style="list-style-type: none"> ・割当総量を線形で毎年4.2%ずつ減少（現行：線形で2.2%ずつ減少） ・改正案の実施時期に応じた割当総量のベースラインの引下げ（同時に海運部門の排出量を加算）
割当方法 (無償割当)	産業	<ul style="list-style-type: none"> ・炭素国境調整措置の対象部門について、無償割当を段階的に廃止。無償割当100%を2026年以降毎年10%ずつ削減し、2035年にゼロに ・ベンチマークの更新に適用される年間削減率の最大値を2.5%に引上げ（現行：最大値は1.6%） ・エネルギー効率指令で実施されたエネルギー監査による推奨事項を実施していない場合、無償割当を最大25%削減
	航空	<ul style="list-style-type: none"> ・無償割当が予定されていた排出枠のうち、2024年は25%、2025年は50%、2026年は75%をオークションにかけ、2027年までに完全にオークションに移行
市場安定化リザーブ		<ul style="list-style-type: none"> ・余剰排出枠（TNAC）が8.33億トンを超える場合はその差額を、TNACが10.96億ユーロを超える場合は24%の排出枠を市場安定化リザーブに組み入れ（現行：TNACが8.33億トンを超えた場合、2023年までは24%、2024年以降は12%を市場安定化リザーブに組み入れ）

(出所) 欧州委員会 (2021) 「欧州委員会「Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757」より作成。

欧州委員会によるEU-ETSのオークション収入を原資とする基金の拡充・新設の提案

- 「Fit for 55」の一環として、欧州委員会は、EU-ETS改正案において既存基金であるイノベーション基金や近代化基金へのオークション収入の充当拡充を提案するとともに、公正な移行の観点から道路輸送・建築物部門対象の新たな排出量取引制度の影響を受ける脆弱層への支援を行うための社会気候基金の創設し、その新たな排出量取引制度の収益の一部を充当することを提案。

EU-ETSの収入活用に関する提案の概要

項目	提案における主な用途	規模（現行）	規模（提案）
イノベーション基金 【拡充】	<ul style="list-style-type: none"> GHG削減に関する革新的技術の市場化支援（初期の研究開発は他のEUファンドで支援） CCfD（炭素の差額決済契約）の支払いに用途を拡張 	<ul style="list-style-type: none"> 無償割当分から325MtCO₂e オークション分から75MtCO₂e MSR未割当分から50MtCO₂e 	<ul style="list-style-type: none"> 無償割当分から365MtCO₂e オークション分から85MtCO₂e 事業停止等に伴う航空部門未使用分 MSR未割当分から50MtCO₂e 道路輸送・建築物部門対象の新たな排出量取引制度から150MtCO₂e
近代化基金 【拡充】	<ul style="list-style-type: none"> 一人当たりGDPが低い加盟国における電力部門の近代化支援（エネルギーシステム全体の投資、省エネ促進、公正な移行支援等） 	<ul style="list-style-type: none"> 2021～2030年の総排出枠の2% 	<ul style="list-style-type: none"> 改正発効年～2030年の期間には左記にさらに2.5%相当分を上乗せ
社会気候基金 【新設】	<ul style="list-style-type: none"> 道路輸送・建築物部門を対象とする新たな排出量取引制度創設により影響を受ける脆弱層への加盟国政府による支援への活用 	-	<ul style="list-style-type: none"> 道路輸送・建築物部門対象の新たな排出量取引制度による収益（2026-2032年）の25%相当の収入を充当することを想定

（出所）欧州委員会（2021）「COM(2021) 551 final Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757」、欧州委員会（2021）「COM(2021) 568 final Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing a Social Climate Fund」より作成。