

【オーストラリア】2024 年新車効率基準法の制定

専門調査員 海外立法情報調査室 内海 和美

* 2024 年 5 月、豪州の温室効果ガス排出削減目標の達成に向け、新車の二酸化炭素排出基準を設けることにより、低排出車や電気自動車の普及を促進するための法律が制定された。

1 背景

豪州連邦政府が四半期ごとに公表している「全国温室効果ガスインベントリ」によれば、2023 年 12 月までの 1 年間に豪州で排出された温室効果ガス（432.9Mt（CO₂ 換算））のうち、運輸部門の排出量は 97.6Mt（同）で全体の 22.5%を占め、部門別では 3 番目に大きな排出源となっている¹。運輸部門の中では、乗用車及び小型商用車の排出量が約 60.8%を占める²。

2023 年 1 月 31 日現在、豪州の登録車台数 2116 万 8462 台のうち、乗用車は 1532 万 7612 台、小型商用車は 395 万 1792 台である。このうち電気自動車（EV）は 44 万 2402 台（乗用車 43 万 3828 台、小型商用車 1,260 台）であり、全登録車の約 2.1%に過ぎない³。

豪州は、自国の温室効果ガス排出削減目標（2030 年までに 2005 年の水準より 43%削減し、2050 年までに実質ゼロとする。）を「2022 年気候変動法」⁴に規定しており、運輸部門での当該目標達成のための枠組みとして、2023 年 4 月 19 日、連邦政府は「国家 EV 戦略」⁵を発表した。同戦略は、安価な EV の供給や EV の需要を増加させること等により EV の普及を促進し、その結果、道路運送における温室効果ガス排出削減という成果を得ること等を目標に掲げる。

「国家 EV 戦略」の中で、温室効果ガス削減の妨げとして指摘されたのが、豪州が未だ「自動車効率基準」を持たないことであった。世界の自動車市場の 85%以上が燃費基準を定めている中で、海外の自動車メーカーは基準のない豪州に燃費の良い、つまり CO₂ 排出量の少ない高性能の車や EV を積極的に提供しないと考えられるためである⁶。

* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2024 年 7 月 9 日である。[] は筆者による補記。

¹ “Quarterly Update of Australia’s National Greenhouse Gas Inventory: December 2023,” Department of Climate Change, Energy, the Environment and Water, 2024, p.10. <<https://www.dcceew.gov.au/sites/default/files/documents/nggi-quarterly-update-dec-2023.pdf>> なお「97.6Mt」は、前年同期比 3.6%増である。インベントリとは、一定期間内に特定の物質がどの排出源・吸収源からどの程度排出・吸収されたかを示す一覧表をいう。「温室効果ガスインベントリの概要」環境省ウェブサイト <<https://www.env.go.jp/earth/ondanka/ghg-mrv/overview.html>>

² “Australia’s National Greenhouse Accounts: Paris Agreement inventory,” Department of Climate Change, Energy, the Environment and Water website <<https://greenhouseaccounts.climatechange.gov.au/>> この数値は 2022 年の統計の数値（運輸部門 89.7632Mt、乗用車 37.7420Mt、小型商用車 16.8222Mt）を用いて筆者が計算した。

³ “Road Vehicles Australia, 31 January 2023,” Bureau of Infrastructure and Transport Research Economics, 2023.6, p.11(Table4) から筆者が計算した。この統計における「電気自動車」とは、ハイブリッド自動車（HEV）、バッテリー式電気自動車（BEV）及び燃料電池自動車（FCEV）を指す。なお、単純比較はできないが、2023 年に世界で販売された電気自動車（BEV、プラグインハイブリッド車（PHEV））は約 1400 万台で、自動車全販売台数の約 18%を占める。“Global EV Outlook 2024,” International Energy Agency, 2024, pp.11, 17. <<https://ica.blob.core.windows.net/assets/a9e3544b-0b12-4e15-b407-65f5c8ce1b5f/GlobalEVO Outlook2024.pdf>>

⁴ Climate Change Act 2022, No.37, 2022. 温室効果ガス排出削減目標は第 10 条に規定されている。内海和美「オーストラリアの 2022 年気候変動法」『外国の立法』No.299, 2024.3, pp.15-36. <<https://doi.org/10.11501/13343677>>

⁵ “National Electric Vehicle Strategy,” Australian Government, 2023. <<https://www.dcceew.gov.au/sites/default/files/documents/national-electric-vehicle-strategy.pdf>>

⁶ *ibid.*, p.1. 燃費（km/ℓ: X）と 1km 走行時の CO₂ 排出量（kg-CO₂/km: Y）との関係は次のとおり。Y=燃料 1ℓ 当たりの CO₂ 排出量（A）/X。A はガソリンの場合 2.322kg-CO₂/ℓ。「燃料別の二酸化炭素排出量の例」環境省ウェブサイト <<https://www.env.go.jp/council/16pol-ear/y164-04/mat04.pdf>> 燃費が向上するほど CO₂ 排出量は減少する。

2024 年 5 月 31 日、豪州で初めて自動車効率基準を定める法律「2024 年新車効率基準法」⁷（以下「2024 年法」）が制定された（施行日は 2025 年 1 月 1 日）。

2 2024 年法の概要

(1) 構成

全 6 章 93 か条から成る。構成は次のとおりである。第 1 章「通則」第 1 条～第 10 条、第 2 章「新車効率基準」第 11 条～第 36 条、第 3 章「対象車両に発行されるユニット〔炭素クレジット〕」第 37 条～第 49 条、第 4 章「〔新車効率基準ユニット〕登録簿」第 50 条～第 69 条、第 5 章「遵守及び執行」第 70 条～第 84 条、第 6 章「雑則」第 85 条～第 93 条。

(2) 2024 年法の目的（第 3 条）

主な目的は次のとおりである。①特定車両への CO₂ 排出基準を定めることにより、当該車両のメーカーやサプライヤー（豪州に自動車を輸入する業者等）に CO₂ 排出量の少ない車両モデルを豪州市場に供給する経済的インセンティブを与え、豪州の消費者に、仕事やライフスタイルのニーズ、環境への配慮に対する期待を満たす車の選択肢を提供すること、②運輸部門における CO₂ 排出量を削減し、豪州の温室効果ガス排出削減目標の達成に貢献すること、③気候変動条約、京都議定書及びパリ協定の締約国としての豪州の義務を履行すること。

(3) 新車効率基準の概要（第 2 章）

新車効率基準（以下「基準」）の対象車両は、型式認証又は輸入許可⁸を得て認証車両登録簿（Register of Approved Vehicles）に登録（2025 年は同年 7 月 1 日～12 月 31 日の間、それ以降の年は当該年に登録）された、タイプ 1（乗用車（passenger car）等）及びタイプ 2（車両総重量が 4.5t 以下の小・中型貨物車等）の新車である（第 12 条～第 16 条）。中古車は除外される。

対象車両のサプライヤーは、「最終調整日（登録年から 3 年後の 2 月 1 日⁹）」に CO₂ の「最終排出量」¹⁰をゼロ以下にする義務を負う。この義務に反した場合、サプライヤーは最終排出量（g-CO₂/km）に 100 豪ドル¹¹を乗じた民事罰が科される（第 17 条）。最終排出量の算定に用いられる排出目標値（上限値）の元となる数値（Headline limit. 年ごとに定められた固定値）は、1 年ごとに逡減（タイプ 1 で約 15～26%減）するよう設定されている（第 22 条）。

(4) 炭素クレジット（第 3 章）

2024 年法施行日（2025 年 1 月 1 日）以降に始まる 1 年間に、同一対象車両の暫定排出量¹²がゼロ未満、つまり年間排出量が年間排出目標値を下回った場合には、2024 年法所管省（インフラ・交通・地域開発・地方行政・通信・芸術省）の次官は、暫定排出量と同じ値の炭素クレジットを発行しなければならない（第 39 条）。同クレジットは、自己の最終排出量削減のための使用（第 42 条）や他者への譲渡（第 45 条）が可能であり、有効期限は 3 年である（第 44 条）。

⁷ New Vehicle Efficiency Standard Act 2024, No.34, 2024. <<https://www.legislation.gov.au/C2024A00034/asmade/text>>

⁸ Concessional Register of Approved Vehicles entry approval. 要件等は“Concessional RAV entry approvals,” Department of Infrastructure, Transport, Regional Development, Communications and the Arts. <<https://www.infrastructure.gov.au/infrastructure-transport-vehicles/vehicles/importing-vehicle/concessional-rav-entry-approvals>> を参照。

⁹ 例えば、2025 年 7 月 1 日から同年 12 月 31 日までに登録された車両の場合、2028 年 2 月 1 日。

¹⁰ 「最終排出量（final emissions value）」は「暫定排出量（interim emissions value. 対象車両の年間排出量（g-CO₂/km）から当該車両の年間排出目標値（上限値）を引いた数値。第 19 条）」から炭素クレジット分を差し引いた数値である（第 18 条）。排出目標値は、第 21 条の計算式に基づき算出される。

¹¹ 1 豪ドルは約 103 円（令和 6 年 7 月分報告省令レート）である。

¹² 前掲注(10)参照。