

欧州委員会、EU自動車産業支援策を発表

◆欧州委、EUの自動車産業支援策パッケージ案を発表、CO₂排出削減目標緩和も

欧州連合（EU）の欧州委員会は2025年12月16日、クリーンモビリティへの移行における業界の取り組みの支援策案をまとめた「**自動車パッケージ**」を発表した。50年の気候中立と他国に依存しない戦略的自立を確保する。製造業者に対しては、技術開発や生産体制の転換に関して柔軟な道筋を容認する。産業界からの規制簡素化の要請にも応えた。各法案は今後EU理事会と欧州議会で審議される。

同パッケージは以下の**4つの骨子**からなる。1～3については後述する。

1. 自動車および小型商用車（バン）の既存のCO₂排出基準の見直し
2. 欧州のバッテリー産業支援策「**バッテリーブースター**」
3. 「オートモーティブ・オムニバス」による煩雑な管理業務負担の軽減など
4. 法人向け車両に関して、加盟国レベルで大企業によるゼロ・低排出車両の導入目標を設定、公的財政支援を受ける車両は、ゼロ排出または低排出および「EU製」を前提条件とする

◆新車の乗用車と小型商用車のCO₂排出削減目標を緩和

EUは35年までに新車の乗用車・小型商用車のCO₂排出量を実質ゼロとする目標を掲げ、EVの普及を掲げてきた。しかし、EVの普及が遅れている現状を踏まえて、欧州委員会は目標を緩和する案を示した。50年の気候中立目標は維持する。

具体的には、「21年比で100%削減」としていた35年目標を「90%削減」に引き下げる。残る10%はEU域内産の低炭素鉄鋼または合成燃料（e-fuels）やバイオ燃料の使用により相殺可能とした。これにより、ハイブリッド車や内燃機関車（ICE）なども、35年以降の発売が可能となる。

◆欧州のバッテリー産業の強化政策「**バッテリーブースター**」

他国に依存している現状に危機感を持つEUは、EU域内のバッテリーバリューチェーンの発展を加速させる政策「**バッテリーブースター**」を掲げる。資金支援、原材料供給網強化、公平な投資・競争環境確保、EU製バッテリー需要喚起、技術

革新・研究開発支援、EU内の調整の6つの柱から成る。資金支援では、18億ユーロの支援（内15億ユーロはバッテリーセル製造業者への無利子融資）を挙げる。

◆「オートモーティブ・オムニバス」で手続きの簡素化、小型EVの新規格導入も

EUは25年2月に「オムニバス法案」を発表し、企業の負担になっている各種の煩雑な手続きを軽減するとした。自動車産業関係の軽減策が、今回の「オートモーティブ・オムニバス」である。規制や手続きの簡素化などによる事業者側の節減額は、年間約7億600万ユーロを見込む。たとえば、最高水準の環境・安全基準の維持を前提に、小型商用車やトラックの試験を効率化してコストを削減する。

また「オートモーティブ・オムニバス」では、全長4.2メートルまでの電気自動車を対象とした新しい車両カテゴリ「M1E」を導入するとした。これは、9月発表の欧州委員長による[一般教書演説](#)で言及された「Small Affordable Cars initiative」の一環で、大型で高価な電気自動車ではなく、「小型で手の届きやすいEU製の電気自動車」の普及を目指すものだ。加盟国や地方自治体は、小型EVにターゲットを絞ったインセンティブを設定しやすくなる。

◆産業界からは評価とさらなる要請、一方で独副首相はメーカーに警鐘を鳴らす

欧州自動車工業会（[ACEA](#)）は、より実用的かつ柔軟な道筋を作る第一歩と評価した上で、支援を受ける為の要件「EU製」には慎重な評価が必要とした。

欧州自動車部品工業会（[CLEPA](#)）は、最初の前向きな一歩としつつ、全体として、提案された措置は複雑すぎ、自動車業界の危機に十分に対処していないとした。たとえば、35年以降の内燃機関搭載車の販売は容認に転じたが、バイオ燃料などCO₂排出量相殺手段は複雑でコストがかかる。恩恵を受ける企業はごく一部に過ぎないとする。また、「EU製」規定の影響は限定的で、生産が欧州に留まることは保証できないとする。

欧州委員会へ規制の緩和を、ドイツ政府は求めてきた。ドイツ副首相は見直し案を評価する一方で、自動車メーカーへは警鐘を鳴らす。「ガソリン車に長く依存できると考えていたら、数年後にはさらに苦境が深まるだろう。電動車への道を急速に進めなければならない」、先行する中国車などを念頭に「まだ追いつくことができる」と述べる。猶予の期間をどう活用するかが課題だ。【赤山英子】