

歐盟「修訂新重型車輛 CO2 排放標準規範」簡介

2024 年 6 月 6 日

1、法案重點：

為實現歐洲綠色新政及 REPowerEU 政策目標，盼透過降低對進口化石燃料需求，及提高歐盟運輸部門的節能效率，對整體能源轉型產生正面影響。歐盟執委會於 2023 年 2 月 14 日提出修訂新重型車輛 CO2 排放標準規範¹，擬修訂 Regulation (EU) 2019/1242 及 Regulation(EU)2018/858，並取代 Regulation (EU)2018/956，旨在降低燃料成本及總持有成本，為歐洲運輸業者及用戶帶來效益，以確保廣泛部署節能車輛，改善空氣質量，及歐洲人民的健康。該修訂規範²於 2024 年 5 月 14 日由歐洲議會及歐盟部長理事會簽署，同年 6 月 6 日公告，公告後第 20 日生效。相關修訂重點簡述如次：

(一)主題及範疇：

- 1、本規範制定新重型車輛之二氧化碳排放標準，以達成歐盟減少溫室氣體排放目標；並規範在歐盟註冊之新重型車輛之二氧化碳排放及燃料消耗之報告要求。
- 2、擴大原規範之適用範圍，新修訂規範適用於新重型車輛包括 9 人座以上客車(M2、M3)、貨車³(N1、N2、N3)及 3.5 噸以上之拖車(O3、O4)等，惟設計、製造或用於公民保護、消防及維護公共秩序部隊所用之重型車輛，不適用本規範之二氧化碳排放標準。

(二)二氧化碳排放目標：

- 1、歐盟新重型機動車輛(new heavy-duty motor vehicles)⁴，除特殊用途、越野及越野特殊用途，其報告期間之平均

¹ COM(2023)88 final

² Regulation(EU)2024/1610

³ 不屬於 Regulation (EU) 2019/631 管轄範圍之貨車

⁴ 重型機動車輛涵蓋 9 人座以上客車(M2、M3)、貨車(N1、N2、N3)等類車輛

碳排與 2019 年相較，需減少下述百分比：

- (1) 對於 16 噸以上具 4x2 及 6x4 軸承結構之重型貨車，
2025-2029 年減少 15%。
 - (2) 除職業車輛(如移動式起重機、林業或農業車輛)外之
所有車輛 2030-2034 年減少 45%。
 - (3) 2035-2039 年減少 65%。
 - (4) 2040 年以後減少 90%。
- 2、自 2030 年起拖車(trailers)及半拖車(semitrailers)之減排目標，分別為減排 7.5%、10%，新拖車(trailers)則須據以改善其碳排。
 - 3、新市區巴士(Urban heavy buses) ，2030 年須減排達 90%，2035 年所有新市區巴士均須為零排放。

(三)透過公共採購程序確保市區巴士之永續韌性供應鏈：

- 1、簽約機關及簽約實體應以公共供應契約，進行新型零排放市區巴士之購買、租賃、出租或分期付款，以及採用最具經濟優勢的招標方式，其中應包括最佳的性價比。
- 2、簽約機關或簽約主體在符合相關國際法下，應至少使用下列標準中之兩項作為技術規格，且其中至少一項應包括投標之供應安全(權重應給予 15%~40%)。其標準包括：產品原產於第三國之比例、必要備件的獲取性、投標者承諾在合約執行過程中其供應鏈可能發生的變化不會對合約執行產生不利影響、相關文件證明投標者之供應鏈組織符合供應安全之要求、環境永續性等。

(四)製造商之具體碳排目標(Specific CO2 emission targets)：

- 1、自 2025 年及之後的每個報告期間，執委會應依據本規範針對每個製造商訂定下個報告期間之具體二氧化碳排放目標(specific CO2 emissions target)。

- 2、為計算製造商平均具體碳排，個別車輛在下列條件下可在製造商間移轉。如果執委會認為符合移轉條件，則所移轉之車輛在計算移轉製造商相關數值時不列入，而是在計算接收製造商相關數值時列入。
 - (1) 對於所有移轉：請求由移轉和接收製造商共同提交；
 - (2) 對於零排放車輛以外之重型車輛移轉：移轉和接收製造商屬於關聯製造商集團(group of connected manufactures)；
 - (3) 對於非關聯製造商集團之製造商移轉零排放車輛：移轉給製造商之零排放重型車輛數量不超過其在指定報告期間內註冊之所有新重型車輛的 5%。
- 3、在指定報告期間，製造商註冊之新重型車輛少於 100 輛，則排除適用碳排目標，惟若製造商要求車輛移轉或製造商隸屬關聯製造商集團且在指定報告期間之註冊車輛超過 100 輛，則不予排除適用。

(五) 碳排信用與碳排債務(emission credits and emission debts)：

- 1、為確定製造商在 2025 年至 2039 年間之指定報告期間符合具體排放目標，應將該製造商在指定報告期間之新重型車輛數量之碳排信用與碳排債務納入考量。
- 2、碳排信用應在 2019 年至 2039 年間取得，惟 2019 年至 2024 年所取得之碳排信用，只能納入計算 2025 年之具體碳排目標。碳排債務應在 2025 年至 2039 年取得，惟整體碳排債務不能超過製造商在該指定報告期間之重型車輛數量乘以其具體碳排目標之 5%。
- 3、在 2025 年至 2039 年間取得之碳排信用與碳排債務，應視情形結轉至下一指定報告期間，然任何剩餘之碳排債

務都應於 2029、2034 及 2039 年之報告期間結清。

(六)市場監管：

- 1、**會員國的監測與報告：**自指定報告期間當年起，會員國針對首次在歐盟註冊之新重型車輛應監測附件 4 所列之相關資料。自 2020 年起每年 9 月 30 日前會員國主管機關應依程序向歐盟執委會報告前一報告期間之資料。設計、製造或用於公民保護、消防及維護公共秩序部隊所用之重型車輛，應遵守本條會員國之監測與報告之規定，除非根據其他規定得予排除適用。
- 2、**製造商或其他負責確定重型車輛碳排之實體報告責任：**製造商或其他負責確定重型車輛碳排之實體應依本規範報告新重型車輛之資料，並在每年 9 月 30 日前依規定向執委會報告，惟不適用於本規範第 6b 條所稱少於 100 輛重型車輛之製造商或其他實體。製造商或其他實體應指定一聯絡點，以依據本規範報告資料。設計、製造或用於公民保護、消防及維護公共秩序部隊所用之重型車輛之製造商或其他實體應遵守本規範報告之責。
- 3、**中央註冊處(Central register)：**執委會應保存會員國及製造商或其他實體依本規範報告之重型車輛資料之中央註冊處。該註冊處應公開，惟附件 5 第 3.2.2 點所列「傳動裝置製造商(transmission manufacturer)之姓名與地址」資料例外。該註冊處應由歐洲環境局(European Environment Agency)代執委會管理。
- 4、**道路驗證測試結果監測：**執委會應在可能的情況下監測道路測試結果，以驗證新重型車輛的碳排和燃料消耗。執委會有權訂定相關子法，規範會員國主管機關提供相關資料進行道路驗證測試解國監測。

5、**行政罰款**：執委會有權訂定相關子法，針對下列情事課以行政罰款，該罰款應為有效、成比例且具勸阻性，每輛重型車輛之行政罰款不得超過 30,000 歐元：

- (1) 發現製造商依本規範所報送之資料與檢驗結果有偏差，且該偏差(deviation)是故意或嚴重疏忽造成；
- (2) 未在期限內提交資料，且無正當理由延遲提交。

(七)檢視：

- 1、執委會應於 2027 年 12 月 31 日前檢視本規範之有效性與影響，尤其針對 2050 實現氣候中和目標，並向歐洲議會及歐盟部長理事會提交報告。執委會針對該份報告應特別評估包括：會員國零排放重型車輛之登記數量、基礎設施部屬進展、對就業(尤其是對微中小型企業)之影響及朝向零排放道路運輸之經濟可行性與社會公平(應特別強調對外圍會員國及易腐貨物運輸之影響)、對於少量生產之製造商豁免是否合理等，並應視情況附上修訂本規範之立法提案。
- 2、執委會應評估永續再生燃料對於氣候中和轉型之角色，並應在 2025 年 12 月 31 日前向歐洲議會及部長理事會提交報告，以完整分析重型車輛產業採用生物燃料、沼氣和非生物基底之再生燃料，所需之進一步獎勵措施，並制定適當的措施框架。根據該分析，執委會應酌情提出立法提案或向會員國提出建議。

2、**立法進展**：該法案於 2024 年 5 月 14 日由歐洲議會及歐盟部長理事會簽署，同年 6 月 6 日公告，公告後第 20 日生效。歐盟執委會被授權制定相關子法(如 delegated acts)，據以執行本規範相關細節。