

# 歐盟「修訂新重型車輛 CO2 排放標準規範」簡介

2024 年 5 月 3 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<sup>1</sup>，擬修訂 Regulation (EU) 2019/1242 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。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(N1<sup>2</sup>、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)<sup>3</sup>，除特殊用途、越野、越野特殊用途及職業車輛(如移動式起重機、林業或農業車輛)，其報告期間之平均碳排與 2019 年相較，需減少下述百分比：

---

<sup>1</sup> COM(2023)88 final

<sup>2</sup> 未納入 Regulation (EU)2019/631 之 3.5 噸以下貨車

<sup>3</sup> 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

- (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) 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、自 2030 年起新市區巴士(Urban heavy buses)須為 100%零排放，惟不適用於區域及長途客運，區域及長途客運適用前揭所列之二氧化碳減排目標。

### **(三)公共採購程序：**

- 1、簽約機關或簽約主體在符合相關國際法下，應依據最具經濟優勢(包括最佳性價比及供應安全)之投標，授予購買或使用符合本規範所述車輛之公共契約。其中有關供應安全之權重應給予 15%~40%。
- 2、投標之供應安全應依據下列因素進行評估，包括產品原產自第三國之比例、第三國對此類車輛及相關技術與開放互通性所採限制或扭曲措施、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：請求必須由移轉和接收製造商共同提交；
- (2) 對於零排放車輛以外之車輛移轉，移轉和接收製造商須屬關聯製造商集團(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車輛數量不得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。該註冊處應由一機構(Agancy)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。

6、**檢視**：執委會將於 2028 年檢視本規範之有效性與影響，並向歐洲議會及歐盟部長理事會提交報告，並視需要附上本規範之修訂提案。

2、**立法進展**：歐盟部長理事會、歐洲議會及歐盟執委會 2024 年 1 月 18 日達成立法政治協議，規範最終版尚待歐盟公告。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。