一般財団法人日欧産業協力センター レポート

欧州グリーンディール
EU Policy Insights

Vol.15
2022年6月

一般財団法人
日欧産業協力センター
EU-Japan Centre
for Industrial Cooperation

〒108-0072
東京都港区白金1-27-6
白金高輪ステーションビル4階

TEL: 03-6408-0281
FAX: 03-6408-0283

E-MAIL :
eujp-info@eu-japan.or.jp

Copyright © 2021-2022
EU-Japan Centre for Industrial
Cooperation All Rights Reserved.

- 本レポートは、執筆者の個人的見解に基づき作成されたものであり、当センターの公式見解を示すものではありません。
- 本レポートの内容は別途記載がない限り執筆時点で入手している情報に基づくものであり、その後の状況変化や追加政策発表により変わる場合があります。
- 本資料の記述箇所についてのお問い合わせは以下にお願いいたします。 eujp-info@eu-japan.or.jp

Vol.15
2022年6月
EU電池規則案をめぐる最新動向（前編）

主席研究員　新開裕子

※緑太字下線の用語は、後半の用語解説に詳細を記載しています。

要旨

■2050 年の気候中立/カーボンニュートラル達成に向けて、蓄電池は重要な鍵を握る。自動車電動化の加速による車載用蓄電池の需要急増、デジタル社会の基盤を支えるインフラとしての重要性の高まり、さらに電力の需給調整に使われる蓄電池は再エネ促進に不可欠。

■需要拡大の一方、生産面では、電池の材料となる希少資源の確保、製造時のエネルギー使用やGHG排出の削減、サプライチェーンの整備、次世代電池の開発および人材育成、国際連携の必要性など課題が多い。

■主要各国で蓄電池に対する大規模な政策支援が展開される中、日本でも経産省が中心となって蓄電池産業戦略検討官民協議会を2021年に立ち上げ、官民で戦略を模索している。

■ EUは、蓄電池をサーキュラーエコノミー政策における最優先分野のひとつに位置付け、EU全体での資源循環とバリューチェーン構築に向けて新たな規制導入に動いている。

■その中核となるのが2020年12月に欧州委員会が発表した電池規則（案）。欧州議会・理事会での審議が続く中、2022年3月に両機関はそれぞれ修正案を採択。本年中の成立に向けて政治的決着を図る動きが活発化している。

■電池規則案は極めて包括的で今後の国際的な電池規制ひいては電池産業の方向性に影響を与える可能性が高く、各国政府・産業界が注視している。本稿では、電池規則案の内容を概説する。

弊センターでは2022年6月2日、『日欧蓄電池産業の現状と挑戦 ～日欧間連携に向けて～』と題しWebinarを開催。日欧の政策当局および産業界のスピーカーが取組みや課題について率直な意見交換を行い、日欧間の連携のポテンシャルを話し合った。

※プレゼン資料と録画ビデオは以下リンク先よりご覧ください。
https://www.eu-japan.eu/ja/events/riouchudianchichanyenoxianzhuangtotiaozhan-rioujianlianxienixiangkete

背景

EUでは、2017年に欧州バッテリーアライアンス（EBA）が設立された。EBAには、欧州委員会、欧州投資銀行、加盟国、産業界、科学技術者らが参加し、グリーンとデジタルトランジションを支える戦略的な技術開発やギガファクトリー造成等を推進している。中国・韓国のメーカーが市場シェアを拡大する中、EU域内のバリューチェーンを構築し競争力のある電池産業を創出することを目指し、積極的なプロジェクト支援（補助金等）を実施。「欧州全体の利益」にとって重要とされるプロジェクト（IPCEIs）を指定しバッテリーに関するプロジェクトに政策支援を動員している。例えば、12のEU加盟国によるバッテリーの研究開発プロジェクト「欧州バッテリー・イノベーション」に対し最大で総額29億ユーロの国家補助を承認(*1)。このプロジェクトにはBMW、フィアットなど域内企業だけでなく、米国テスラなども含まれる。

このようにEUは、産業政策と環境政策を一体的にとらえてEU全体で電池エコシステムを構築する取組みを行うと同時に、規制面の整備も並行して進めている。

EUにおける現行の電池規制は、2006年9月に採択された電池指令（2006/66/EC）（以下「電池指令」）(*2) およびその改正法令から成る。電池指令は、電池のリサイクル促進を主な目的として、有害物質の含有規制、回収率目標の設定、電池の取り外しができるよう環境配慮設計等を定めたもので、各加盟国による指令の国内法化を通して運用されてきた。（EU二次法のひとつである指令は、達成すべきゴールを設定するが具体的な手法は加盟国に委ねられる、相対的に柔軟な規制種類。EUレベルで決められた後、一定の期間内に加盟国議会による国内法化を必要とする。）

近年、最新技術の開発や用途・材料の多様化、生産量の増加等に伴い、従来の電池指令は見直しが必要との議論が高まる中、欧州委員会は2019年4月に電池指令の評価報告(*3) を発表。また、EUサーキュラーエコノミー政策の具体的なアクションプランである新循環経済行動計画(*4) においても電池バリューチェーンは重点分野のひとつに挙げられた（サーキュラーエコノミーについては本レポート連載2022年4月号（Vol.13）参照）。そこでは、以下の主要施策を含む、より広範で強化された電池規制の枠組みを欧州委員会が提案することが明記されている。

新たな電池規制枠組みで考慮される主な項目

- ■全ての電池の回収率・リサイクル率の向上と、消費者へのガイダンス提供
- ■非充電式電池の段階的廃止（phasing-out）
- ■レアメタルなど価値材料（valuable materials）のリカバリー
- ■カーボンフットプリント（CFP）等のサステナビリティ・透明性の要件
- ■リサイクル原料の使用割合

EU電池規則案の概要

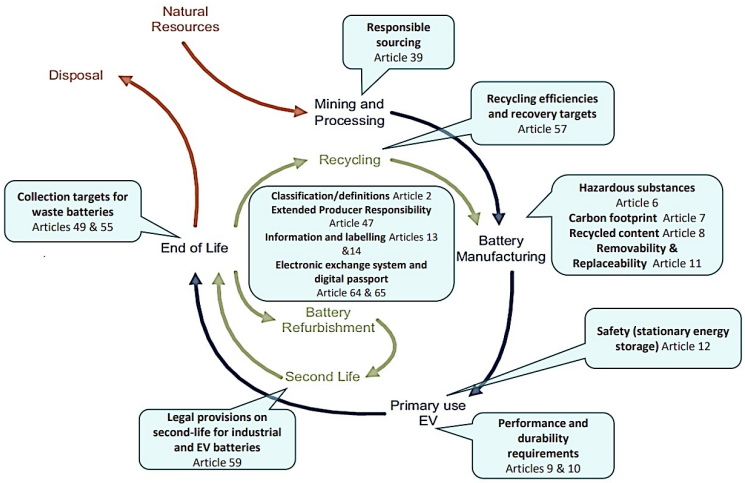
新循環経済行動計画を受けて、2020年12月、欧州委員会は、電池と廃電池に関する規則（以下、「電池規則」）案(*5) を提案。現在も欧州議会と理事会での審議が続いている（6月24日時点）。
本稿（前編）では、（１）法案審議の最新動向を整理した上で、（２）電池規則案（欧州委員会提案）の要点をまとめる。次回（後編）では、欧州委員会提案に対する欧州議会・理事会の修正要求の内容と議論のアップデートをお伝えしたいと考えている。

（１）電池規則案の立法手続きと最新動向

まず、本法案は「規則」として提案された。規則は、上述の指令と異なり、加盟国の国内立法を必要としない。EUレベルで成立すれば域内の企業や個人に直接適用され、EU全体で統一した規定が適用される点で法的拘束力がより強い。
本法案は**通常立法手続き**（欧州議会と理事会による共同決定）で、法案審議は三読会制が採られる。欧州議会では3月10日の第一読会で法案が審議され、修正案が可決された。これに対し、理事会（環境閣僚会合）は3月17日、general approachと呼ばれる理事会としての立場（修正案）を採択したことで、両機関ともに欧州委員会案に対して修正要求をする状況となった。
その後4月20日に**トリローグ（Trilogue）**と呼ばれる非公式の三者対話が開始されるなど、政治的解決を目指す話し合いが続いている。電池規則案を年内に決着させたい欧州委員会のSinkevičius委員（環境・海洋・漁業担当）は5月30日、欧州議会ENVI委員会との会議において、電池規則案は最優先事項であり法案成立に向けてスピードアップしなければならないと発言し、トリローグでの早期妥結を強く求めた。
6月2日に行われた当センターウェビナーでの欧州委員会担当DGの政策顧問の発言によれば、議論は最終段階にあり、2022年中にまとまれば2023年から適用開始予定（バッテリーパスポートは2026～27年以降）とのこと。ただ、スケジュールは疑問符が付けられており、依然として流動的な状況のようである。

（２）EU電池規則案（欧州委員会提案）のポイント

電池規則案は条文のみで約80ページ、付属書類を含めると150ページ超になる文書で、規制項目も多岐にわたる。重要と思われる規定について以下に簡単にまとめた。条番号を併記したので詳細は条文案を参照されたい。



［図表：電池ライフサイクル全体をカバーするEU電池規則案］

（出典：欧州委員会）

①カーボンフットプリント（第7条）

■ 2kWh超のEV電池及び充電式産業用電池はカーボンフットプリント（CFP）宣言を含む技術文書（Technical documentation）を添付しなければならない。技術文書には、生産者の基本情報に加え、CFP総量、ライフサイクルの各段階でのCFP、独立した第三者検証機関が発行する証明書等を含むものとする。（2024年7月１日～）

■ライフサイクル全体(*6) でのCFP上限値の設定。一定の上限値を上回るCFPの製品はEU市場に上市できなくなる。（2027年7月１日～）

■欧州委員会は、2023年7月１日までに別途（委任法令（Delegated Act）等により）、CFP上限基準、計算手法、CFP宣言の様式等の詳細を決定する。その際、欧州委員会は電池規則のAnnex IIに列挙される計算要素を考慮するものとする。（補足：Annex IIには、使用段階（use phase）におけるCFPは、ライフサイクルCFPの計算から除外されるとの記載がある。使用段階のCFPは製造業者の直接の影響下にはないとの理由。）

②リサイクル材の含有基準（第8条）

■コバルト、鉛、リチウム、ニッケルを含む産業用電池、EV電池、自動車蓄電池（2kWh超）に関して、これら原材料のリサイクル材使用量等の情報を含む技術文書を添付しなければならない。（2027年1月1日～）

■再利用された原材料の使用割合の最低基準

・コバルト12%、鉛85%、リチウム4%、ニッケル4%（2030年1月1日～）

・コバルト20%、鉛85%、リチウム10%、ニッケル12%　（2035年1月1日～）

■これら原材料の供給状況の変化等により必要と認められれば、欧州委員会は上記基準を改定することができる。

③生産者によるポータブル電池の回収率目標（第48条）

生産者または代理の責任機関（PRO）は、ポータブル電池（除くLMT（軽量輸送手段））の「回収ポイント」を設置し、エンドユーザー側のコスト負担なく、以下の目標レベル以上の電池回収を行う義務を負う。

■ 2023年末までに45%
■ 2025年末までに65%
■ 2030年末までに70%

④各加盟国によるポータブル電池の回収率目標（第55条）

各加盟国は、ポータブル電池（除くLMT）について以下の目標レベルを達成するものとする。

■ 2023年末までに45%
■ 2025年末までに65%
■ 2030年末までに70%

⑤リサイクル効率の最低目標（第56条、第57条）

電池のリサイクル事業者はリサイクル工程の効率目標を達成し、各材料のリカバリーレベル（level of recovered materials）は以下の目標値（Annex XII記載）を達成するものとする。

■コバルト90%、銅90%、鉛90%、リチウム35%、ニッケル90%（2026年1月1日までに）
■コバルト95%、銅95%、鉛95%、リチウム70%、ニッケル95%（2030年1月1日までに）

⑥バッテリーパスポート（第65条）
2026年1月1日までに、2kWh超の産業用電池・EV電池について製品固有の電子記録（バッテリーパスポート）の保持を義務付ける。

「バッテリーパスポート」とは

欧州委員会の電池規則案で提案された、電池の製品情報を電磁的に登録・公開する仕組み。トレーサビリティ向上により資源循環を促進する。制度設計の詳細は、欧州委員会が2024年末までに策定することになっている。電池バリューチェーンに関わる事業者が個々の電池製品の属性情報を登録し、利用者はオンラインで閲覧可能となる。個々の電池に電子記録と識別子を付与し、電磁情報交換システム（2026年1月までに欧州委員会が設立予定）にリンクさせる。

システム設計や、登録情報へのアクセス・管理ルールは現在検討中だが、システム利用者に公開される情報の一覧が電池規則案Annex XIIIに掲載されている。そこには、原材料の構成、CFP、調達に関する社会的責任情報、リサイクル原料の含有量、サイクル回数で表される寿命等が含まれる。また、リサイクル事業者やリサイクル材利用者等に限定公開される情報の中には、処理作業用の分解手順や安全対策に関する情報のほか、正極・負極・電解液の材料を含む詳細構成等も含まれる。これら情報はリサイクルのために必要な情報ではあるが、材料配合等は極めて重要な技術情報であり懸念を抱くメーカーは多い。

一方、EU加盟国では制度導入に向けた取組みが進む。ドイツでは、デジタルバッテリーパスポートの開発プロジェクトに政府が820万ユーロの助成金を出すと発表(*7)。プロジェクトのコンソーシアムにはVolkswagen、BMW、Umicore、BASF等が参加。ドイツ経済・気候保護省によれば、本取組みはEUレベルでは初めてのシステム開発で、EUの電池規則に適合させるとのこと。

後編では、欧州委員会提案に対する欧州議会・理事会からの修正要求の内容と、その後のアップデートをお伝えする予定。

注
(*1) 欧州委員会プレスリリース
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_226
(*2) DIRECTIVE 2006/66/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 6 September 2006 on batteries and accumulators and waste batteries and accumulators and repealing Directive 91/157/EEC
(*3) SWD(2019) 1300 final, COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT on the evaluation of the Directive 2006/66/EC on batteries and accumulators and waste batteries and accumulators and repealing Directive 91/157/EEC
(*4) 2020年3月に採択された新循環経済行動計画は、欧州グリーンディールの中核政策のひとつであり、資源集約的なセクターの生産や製品設計プロセスにおける資源循環に重点を置いている。COM(2020) 98 final, A new Circular Economy Action Plan For a cleaner and more competitive Europe
(*5) COM(2020) 798 final, Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL concerning batteries and waste batteries, repealing Directive 2006/66/EC and amending Regulation (EU) No 2019/1020
(*6) 欧州委員会案では、原材料調達、電池組立、製品流通、使用後の回収・解体・リサイクルまでがライフサイクルと定義されている。使用段階は含まれない。
(*7) 2022年4月25日付けドイツ経済・気候保護省プレスリリース　Parliamentary State Secretary Kellner: “Batteries in the EU must be as sustainable as possible – from production to recycling”

用語解説

カーボンフットプリント（CFP：Carbon Footprint）

「材料１単位の製造に係る温室効果ガス（GHG）排出量（排出量原単位）×　各材料の投入量」を積算し、製品単位のGHG排出量を求めたもの。気候変動対応への関心の高まりを背景に、ライフサイクル全体でのCFPを算定・公表するなどGHG排出量の「見える化」に取組む企業が増えている。EUでは、欧州委員会がパイロット事業を行うなど規格化が進められ、製品の原材料調達から生産、使用後処理までの環境負荷を測る「製品環境フットプリント（PEF）」というガイダンスがある。日本にも「エコリーフ」や「Carbon Footprint of Products (CFP)」として知られる、ISO国際規格準拠の算定プログラムが存在。

通常立法手続き（ordinary legislative procedures）と「トリローグ」（Trilogue）

EUの立法手続きには通常立法手続き（議会の共同決定が必要）と特別決定手続きがあり、現在はほとんどが通常立法手続き。通常立法手続きにおける審議は三読会制で、第一読会で欧州議会と理事会が合意に至らない場合は第二、第三読会へと進むが、時間がかかり過ぎるため第一読会での合意を目指す努力がなされている。そこで活用されるのが「トリローグ」と呼ばれる制度。トリローグは、理事会・欧州議会・欧州委員会の代表による非公式な三者対話で、トリローグでの合意はその後、欧州議会・理事会で正式な承認手続きを経る必要がある。

軽量輸送手段（LMT：light means of transport）

LMTは、750W未満の電気モーターを搭載し、走行時に人が座り、電気モーターのみ、またはモーターと人力の組み合わせを動力とする車輪付き車両と定義されている（欧州委員会による電池規則案第2条（9））。電動自転車や電動スクーターなどの電池がLMT電池に含まれると考えられる。現時点では、ポータブル電池の回収目標（第48条）などの適用対象からLMT電池が除外されているが、LMT用電池の増加を踏まえ、欧州委員会では今後対象に入れることを検討するとしている。