

欧州グリーンディール EU Policy Insights

VOL.
05

2021年8月31日号：「Fit for 55」早わかり

日EUの産業協力促進の一環として、日本の視点でEUの政策情報を皆様に発信する「欧州グリーンディール・EU Policy Insights」。気候変動対策である欧州グリーンディールに焦点を当て、毎月最新情報をお伝えしています。

※**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。

「Fit for 55」法案とは

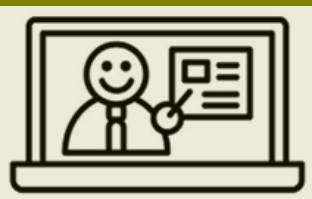
欧州委員会は7月14日、気候変動対策の法案パッケージ「Fit for 55」（以下、FF55）を発表した（*1）。FF55については本レポート連載の中でたびたび触れてきたが、「55」は、温室効果ガス（GHG）排出量（除去を差し引いたネット排出量）を2030年までに1990年比で少なくとも「55%」削減するというEUの目標数値で、FF55はそれを実現するための具体的な法案（現行法改正を含む）をまとめた欧州委の包括提案である。先月号で解説した「CBAM」（国境炭素調整措置）はその中のひとつで特に注目すべき政策としてまず先んじて個別に取り上げた。本号では改めて、FF55の全体像を概観し、欧州グリーンディールの実現に向かって加速するEUの動きを追う。

欧州グリーンディールからFit for 55へ

2019年12月に発表された欧州グリーンディールは、気候中立と経済成長の両立を柱に、これからの欧州の進むべき方向性を示す理念や目標を掲げた政策文書であった。今回のFF55は、その理念を具体化させるための一連の法案改正を提案したものである。

欧州グリーンディールの理念は、まず様々な分野の新たな戦略に落とし込まれ、その発表以来、立て続けに策定された戦略・行動計画は多岐にわたる。主なものだけでも、**欧州新産業戦略**、**新循環型経済行動計画**、**生物多様性戦略**、**エネルギーシステム統合戦略**、**水素戦略**、**メタン排出削減戦略**、**洋上再生可能エネルギー戦略**、**スマートモビリティ戦略**、**サステナブル・ファイナンス戦略**（改定）など【各戦略の説明を巻末に解説しています】。これら戦略の策定に加え、実現のための財源の確保（2018年価格で7,500億ユーロの「次世代EU」復興基金他）も着々と進め、産業面でもグリーン関連の大規模なプロジェクトへの補助金制度の制定や、産官学連系と多国籍のアライアンスを促進する枠組み作り（クリーン水素アライアンス、バッテリーアライアンス他）を推進。一方で、基金や補助金利用におけるガバナンス強化策と不正利用防止機能を整備するなど全方位的な取組みを行っている。

さらにその間、欧州気候法が採択され（*2）本年7月に発効。本法により、GHG55%削減というEUの気候目標が法的拘束力を持つに至った。これに足並みをあわせて準備が進められてきたのがFF55だ。



【今後、本誌の内容のWebinarを開催してまいります】

日欧産業協力センターでは、EUの政策当局を招いたセミナーを企画しています。

詳細確定後、皆様にお知らせしますのでお待ちください。

欧州グリーンディール EU Policy Insights

欧州グリーンディールからFit for 55へ（前ページより続き）

The Fit for 55 Package: At a glance

炭素価格	目標	規制
<ul style="list-style-type: none"> EU-ETS強化（含む航空） EU-ETSの対象拡大（海運、道路輸送、建物部門） 「エネルギー課税指令」の改正 国境炭素調整措置(CBAM)の新設 	<ul style="list-style-type: none"> 「努力共有規則」の改正 「土地利用・林業・農業に関する規則」の改正 「再生可能エネルギー指令」の改正 「エネルギー効率指令」の改正 	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車と小型商用車の二酸化炭素排出基準強化 代替燃料のための新たなインフラ整備 航空燃料規則(ReFuelEU Aviation)：持続可能な航空燃料 船舶燃料規則(FuelEU Maritime)：クリーンな船舶燃料

支援策

新たに創設された**社会気候基金(Social Climate Fund)**、以前よりも強化された**近代化基金(Modernisation Fund)**及び**イノベーション基金(Innovation Fund)**を通じて、財源と規制を活用しながら、イノベーションを促進し、結束を深め、脆弱層への影響を緩和する。

（欧州委員会資料COM/2021/550 finalを基に作成）

欧州委の強いメッセージ

FF55の政策文書（*3）は冒頭、「We are at a pivotal moment in the world's response to the climate and biodiversity emergencies and we are the last generation that can still act in time.」という書き出しで始まり、世界的な気候変動と生物多様性の危機に対応できるのは我々の世代が最後だという強いメッセージを示した。欧州委のフォン・デア・ライ

エン委員長は、化石燃料に依存する経済は限界に達したとし、人類の危機との戦いの勝敗を決する10年（「the make-or-break decade」）と表現。欧州グリーンディールは次世代に健全な地球と、脱炭素社会に向けた成長と雇用を残すための成長戦略であることを改めて強調した。

FF55のポイント

- 既存のEU-ETS（排出量取引制度）の強化と適用セクターの拡大
- 再生可能エネルギーの利用拡大
- エネルギー効率化
- 運輸部門における排出削減のテコ入れ（低排出輸送インフラ整備など）
- 欧州グリーンディールと課税政策の調和・連携
- カーボン・リーケージ対策としてのCBAM導入

FF55は、これらひとつひとつに対応する法案が個別に存在するわけではない。公開された法案パッケージには、「Fit for 55」と題する欧州委のコミュニケーションとともに15の法案（主に既存の二次法令の改正案）が含まれる。それらは互いに関連し合い補完的で、グリーンディールの大きな目的達成のための具体的な目標設定、規制強化、支援策等を提案するものである。例えば、運輸部門の排出削減についてはETS改正や燃料関連政策など複数の法案にまたがり、また、前号で解説したようにCBAM法案はETS改正とセットで考えられている。その包括性と相当のボリューム（FF55全法案を合わせると3000ページに上る）ということもあって読み解くには少々骨が折れるが、主要な法案の要点をまとめると以下のとおり。

主要法案の概要

1. EU-ETSの改正 (*4)

FF55の中身を見ると、現行法の改正案が多く含まれる。ETSについても既存の法令の改正案である。欧州委は、これまでのEU-ETSの成果として、ETS適用セクター（発電や鉄鋼などのエネルギー多消費産業）からのGHG排出を過去16年で42.8%削減できたとする。今回の改定案では、その削減目標を2030年までに2005年比で61%に引き上げるとともに、排出枠の無償割当を段階的に削減することを提案。無償割当については、カーボン・リーケージ対策として設定してきたが、2026年以降のCBAMの段階的な導入（Phase-in）に歩調をあわせて削減・廃止する（Phase-out）。ただし無償割当廃止に対しては産業界からの抵抗が強いことにも配慮し、2026年から10年間かけて段階的に行うことを提案（但し、航空部門については2027年からオークションに完全移行（*5））。

また、海運業界をETSの適用対象に加えることを提案。5,000 トン以上の大型船舶のEU域内の内航運送については排出量の100%、外航運送（出発地または到着地が EU 域内の場合）については排出量の50%を適

用対象とする考え（2023年～2025年は移行期間、2026年から完全適用）。海運へのETS適用はこれまでも議論されてきたが国際的な枠組みが絡む海運は難しい分野で、EU-ETSを国際海運に拡大することへは諸外国からの抵抗が強く、国際海事機関との調整も必要となる。日本も国交省が欧州委の事前の意見募集に対して反対意見を表明した（*6）。

さらに、既存のETSとは別建てで、道路輸送および建物部門を対象とするETSを2026年から実施することを提案（2025年までは移行期間）。主要なGHG排出源であり排出削減余地が大きいとみられているこの2部門が加わることは、排出削減の目標達成に不可欠とされる。EUの総排出量の4分の1を占める運輸業界からのGHG排出は依然として増加傾向にあり、55%削減目標に向けて大きな削減が求められている。道路輸送・建物部門のETSの制度設計においては、炭素価格上昇による負担を個人の家計や道路利用者ではなく、上流の燃料供給者に対してGHG排出責任に応じた負担を課すとしている。

2. 航空燃料規則（ReFuelEU Aviation (*7)）、船舶燃料規則（FuelEU Maritime (*8)）の新設

欧州委は運輸部門からのGHG排出の大幅削減に向けて燃料面にメスを入れる。提案されたReFuelEU Aviation規則によれば、持続可能な航空燃料（Sustainable Aviation Fuel (SAF) (*9)）の使用促進のため、EU域内の空港を出発するフライトについて、一定割合のSAFの混合を燃料供給者に義務付ける（目標割合は2025年からスタートし、2030年までに5%、2040年までに32%、2050年までに63%）。

船舶については上述のとおりETSの対象に追加することが提案されているが、さらに持続可能な船舶燃料およびゼロエミッション技術の普及を促すためFuelEU Maritime 規則を提案。EU域内の港湾に寄港する船舶について、エネルギー使用あたりのGHG排出量に上限を設定。目標とする削減率は、2020年を基準として、2030年6%、2040年26%、2050年75%。

3. 自動車関連の排出基準強化規則の改正 (*10)

道路輸送についてはETS新設による排出削減が提案されているが、それに加えていくつかの重要な排出規制も提示された。日本でも大きく報じられたとおり、2035年までに新車のCO₂平均排出量目標を100%削減、すなわち、2035年以降に販売される全ての新車をゼロエミッション車とする方針。ガソリン車やディーゼル車だけではなく、ゼロエミッションでないハイブリッド車（HV）やプラグインハイブリッド車（PHV）も事実上、新車販売できなくなる。一方、現行のゼロ・低排出ガス車（ZLEV）への補助制度は市場育成を後押しするという当初の目的を終えたとして、2030年に廃止する方向。

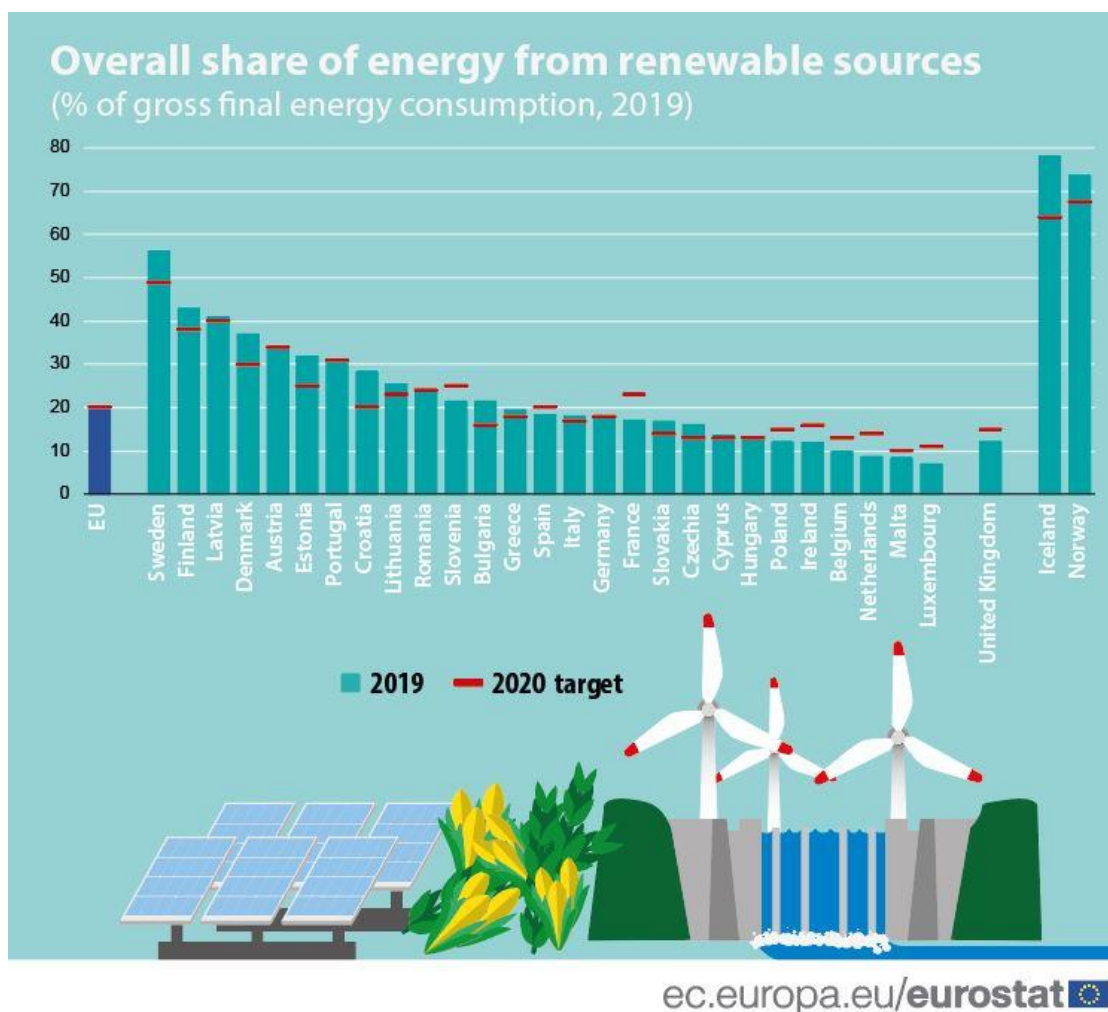
EV車の普及は充電ステーション等のインフラ整備が鍵となる。EUでは、2030年までにEV車3千万台の普及を想定し、EU域内の主要道路に1000台の水素ステーションと3百万台の充電ステーションの設置を目指す（中間目標として2025年までにそれぞれ500台、1百万台を目指す）ことが既に2020年9月のSustainable and Smart Mobility Strategies (*11)にて示されているが、今回、インフラ整備をさらに加速させることが提案された（*12）。

（次ページへ）

主要法案の概要（前ページより続き）

4. 再生可能エネルギー指令（Renewable Energy Directive (*13)）およびエネルギー効率指令（Energy Efficiency Directive (*14)）の改正

EU全体の最終エネルギー消費に占める再生可能エネルギーの割合は19.7%（2019年Eurostat統計）。全体としては9.6%だった2004年から15年で倍増したことになるが、加盟国別に見ると差は大きい。



FF55では、2030年の最終エネルギー消費量に占める再生可能エネルギーの割合を現行の目標値32%から40%に引き上げることを提案。輸送、産業、建物（特に冷暖房設備）には分野別の目標を設定した。（目標値の設定は「最終消費」ベースであり、一般に使われる「発電」ベースではないことに注意。尚、発電ベースでみれば2020年には38%が再エネ(*15)。）

エネルギー効率化・省エネについても目標レベルを再設定し、2030年時点のエネルギー消費量の削減目標（1990年比）を、現行の32.5%から36~39%に引き上げる。それに向けて各加盟国は、2024~2030年にかけて年率1.5%のペースで省エネを達成する必要があるとされる。

特に削減余地が大きい部門として、この改正でも輸送部門と建物に関する施策を重点的に行う。輸送部門については上述のとおりエネルギー消費に占める割合が大きい。また、建物についてはEU域内の建物の75%が低い環境性能で、そのほとんどが2050年まで残ると想定され、建物の環境性能向上を目的とした改修率も極めて低い(*16)といった現状を指摘し改善を促す。社会に範を示す観点からも、公的部門が果たす役割は大きいとし、年間エネルギー消費量を毎年1.7%削減するとともに、各加盟国政府が所有する施設については建物床面積ベースで毎年3%の改修を義務付ける。産業セクターでは、小規模なエネルギー供給事業者やデータセンターといったエネルギー消費量が多いセクターに一層の省エネ努力を求めている。

（次ページへ）

主要法案の概要（前ページより続き）

5. エネルギー課税指令（Energy Taxation Directive（*17））の改正

エネルギー税制は安定的な税収確保の面のみならず、原因者負担の原則により環境負荷を抑制する効果とともに、環境性能に優れた技術の普及を促進するインセンティブ機能の強化といった面からも、グリーン移行を支える強力な政策手段として位置づけられる。

欧州委は、2003年に制定された現行のエネルギー課税指令は「時代遅れ」で、化石燃料からの脱却を目指す現在のEUに適さないどころか、事実上、化石燃料の使用を後押ししているようなものと指摘し、（EUレベルの指令はあるものの）加盟国レベルで異なる課税控除や減税等の措置の存在を挙げている。これに対処するため、改正案は、加盟国が独自に控除や減税を行う余地を縮小することで、実質的に化石燃料使用のインセンティブになるような措置を排除している。

具体的には、現行の重量ベースの課税から、エネルギー含有量（単位：ギガジュール）と環境性能に応じた課税方式に変更。化石燃料の最低税率を上げ、再エネ燃料については下げる。税率の高い順に、①化石燃料、②天然ガス、LPGなど短・中期的には脱炭素に資すると見込まれる燃料、③持続可能なバイオ燃料（「先進型」以外）、④電気、持続可能かつ先進型バイオ燃料、バイオガス、グリーン水素等、カテゴリーを分け最低税率を設定。航空燃料用ケロシンや船舶用重油については移行期間を設定（2023年以降10年間税率を段階的に引き上げ、2033年に完全引上げ）。また、税制面でも域内航空や海運を対象に追加する。

6. 国境炭素調整措置（Carbon Border Adjustment Mechanism（CBAM））の創設

CBAMは、EU製品と域外からの輸入製品との炭素価格を均等にし、気候変動対策がEUに比べて緩い国への生産移転を防止する効果を狙ったもので、カーボン・リーケージ対策への効果が期待されている。当初はカーボン・リーケージのリスクが高い、鉄鋼、セメント、肥料、アルミニウム製品、発電セクターに限定適用し、その後、対象の拡大が検討されている。（CBAMについて詳しくは2021年6月30日号、7月31日号参照）

以上の他、ETSの適用拡大によって炭素価格上昇の影響を受けうる世帯、零細企業および交通機関利用者の支援に活用される「社会気候基金（Social Climate Fund）（*18）」の創設、各加盟国により大きな排出削減目標を課す「努力共有規則（Effort Sharing Regulation）」改正案（*19）、「土地利用・林業・農業に関する規則（LULUCF）」改正案（*20）や森林政策（*21）など。

今後のプロセス

EU機関のなかで法案提出権は欧州委が握る。欧州委が提案した今回のFF55法案は今後、EU理事会と欧州議会の審議など立法過程を経た後、成立することとなる。FF55法案には、「規則」（Regulation）や「指令」（Directive）といった法令やその改正が含まれ、各加盟国の国内法に優先する「規則」は各加盟国議会の立法プロセス不要だが、「指令」であれば国内法化が必要であることも含めて考えると、道のりは長い。打ち出しているものは、域内・域外のステークホルダーとの交渉や調整はこれからで、紆余曲折が予想される。

EUはトップダウンのルール作りが巧いと言われるが、これほどのスピードと規模の政策立案が行われたことは、EUの歴史においても例がないのではないかと思う。単なる総花的な戦略の打ち上げ花火ではなく、欧州グリーンディールによる理念・目標設定、その後の戦略立案とロードマップの設定、そしてFF55での個別法案への落とし込みという一貫性のある連続的なルール作りと担当総局の縦割りを超えた取組みがEUの掲げる産業・社会構造の転換ともいえる大改革プロジェクトを可能にするか、要注目である。

文責：一般財団法人 日欧産業協力センター 主席研究員 新開 裕子

※本稿に記載の見解は執筆者の個人的見解であり、弊センターの公式見解ではありません。



- 本レポートへのご意見、取り上げて欲しいトピックなどお知らせください。
- 本レポートの定期配信をご希望の方はお申し込みください。
- 日欧産業協力センターによるEUとの産業交流機会やセミナー情報等各種ご案内もお送りする場合があります。
- 配信希望およびお問い合わせ先 E-MAIL : eujp-info@eu-japan.or.jp

【本文中の註記】

- (*1) European Commission press release: [EU economy and society to meet climate ambitions \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/press/2021/07/14/eu-economy-and-society-to-meet-climate-ambitions)
- (*2) Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the framework for achieving climate neutrality and amending Regulation (EU) 2018/1999 (European Climate Law), COM/2020/80 final.
- (*3) 'Fit for 55': delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality
COM/2021/550 final [EUR-Lex - 52021DC0550 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexUri.do?uri=CELEX:52021DC0550:EN:EUR-Lex)
- (*4) 14.7.2021 COM (2021) 551 final. Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757
- (*5) 14.7.2021 COM(2021) 552 final. Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2003/87/EC as regards aviation's contribution to the Union's economy-wide emission reduction target and appropriately implementing a global market-based measure
- (*6) 国土交通省報道発表資料：EU域内排出量取引制度（EU-ETS）の国際海運拡大に対し反対意見を提出
https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji07_hh_000187.html
- (*7) 14.7.2021 COM (2021) 561 final. Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on ensuring a level playing field for sustainable air transport
- (*8) 14.7.2021 COM (2021) 562 final. Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport and amending Directive 2009/16/EC
- (*9) SAFの同法案における定義：drop-in aviation fuels that are either synthetic aviation fuels, advanced biofuels as defined in Article 2, second paragraph, point 34 of Directive (EU) 2018/2001, or biofuels produced from the feedstock listed in Part B of Annex IX to that Directive, which comply with the sustainability and greenhouse gas emissions criteria laid down in Article 29(2) to (7) of that Directive and are certified in accordance with Article 30 of this Directive;
- (*10) 14.7.2021 COM (2021) 556 final. Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO2 emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition
- (*11) [Mobility Strategy | Mobility and Transport \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/transport/mobility-strategy)
- (*12) 14.7.2021 COM (2021) 560 final. COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS A strategic rollout plan to outline a set of supplementary actions to support the rapid deployment of alternative fuels infrastructure
- (*13) 14.7.2021 COM (2021) 557 final. Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council, Regulation (EU) 2018/1999 of the European Parliament and of the Council and Directive 98/70/EC of the European Parliament and of the Council as regards the promotion of energy from renewable sources, and repealing Council Directive (EU) 2015/652
- (*14) 14.7.2021 COM (2021) 558 final. Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on energy efficiency (recast)
- (*15) 独シンクタンクAgoraによる調査データに基づく。 https://static.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2021/2020_01_EU-Annual-Review_2020/A-EW_202_Report_European-Power-Sector-2020.pdf
- (*16) The weighted annual energy renovation rate is persistently low at around 1%, and deep renovations that reduce energy consumption by at least 60% are carried out only in 0.2% of the building stock per year. (Commission Proposal on Energy Efficiency Directive, 14.7.2021 COM(2021) 558 final)
- (*17) 14.7.2021 COM (2021) 563 final. Proposal for a COUNCIL DIRECTIVE restructuring the Union framework for the taxation of energy products and electricity (recast)
- (*18) 14.7.2021 COM (2021) 568 final. Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing a Social Climate Fund
- (*19) 14.7.2021 COM (2021) 555 final. Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EU) 2018/842 on binding annual greenhouse gas emission reductions by Member States from 2021 to 2030 contributing to climate action to meet commitments under the Paris Agreement
- (*20) 14.7.2021 COM (2021) 554 final. Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulations (EU) 2018/841 as regards the scope, simplifying the compliance rules, setting out the targets of the Member States for 2030 and committing to the collective achievement of climate neutrality by 2035 in the land use, forestry and agriculture sector, and (EU) 2018/1999 as regards improvement in monitoring, reporting, tracking of progress and review
- (*21) 16.7.2021 COM (2021) 572 final. New EU Forest Strategy for 2030

欧州グリーンディール EU Policy Insights

用語 解説



ここでは、本文中に登場した用語を解説します。グリーンディールや欧州委員会について、わかりやすく紐解きます。

今回の用語説明は、1ページ目に記載の各戦略の概要説明です。

欧州新産業戦略 (New Industrial Strategy for Europe)

2020年3月公表。①欧州産業の国際競争力の維持と公平な競争環境の整備、②2050年までの気候中立の実現、③デジタル化への対応を三本柱とし、欧州産業のリーダーシップを向上させる戦略。単一市場の深化やイノベーション支援、循環型経済の構築などを掲げている。

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_416

新循環型経済行動計画 (New Circular Economy Action Plan)

2020年3月公表。資源消費による環境負荷の低減や持続可能な成長、雇用の創出をもたらす循環型経済へ移行するための計画であり、欧州グリーンディールの基盤をなす。新たな計画では、持続可能な製品の標準化、消費者の権限強化、資源利用の多い産業や循環可能性の高い産業の重視、廃棄物の削減などを掲げている。

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_420

生物多様性戦略2030 (Biodiversity Strategy for 2030)

2020年5月公表。欧州の生物多様性の回復を目指し、2030年までに欧州の陸上や海上のそれぞれ30%以上を保護対象にすること等を掲げる。コロナ感染拡大の最中に採択されたこの戦略はEU復興戦略の要に位置づけられ、人間の営みと自然とのバランス調和を通じて、より強靱な欧州社会の実現を目指す。

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_884

エネルギーシステム統合戦略 (Strategy for Energy System Integration)

2020年7月公表。より統合されたエネルギーシステムを構築するための計画。①エネルギーの無駄をなくし効率を高めることでエネルギー循環を向上させること、②発電における再生可能エネルギーの利用拡大、③特に脱炭素化の難しい部門における、水素などの再生可能な低炭素燃料への移行を三本柱としている。

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1259

欧州の気候中立に向けた水素戦略

(A hydrogen strategy for a climate-neutral Europe)

2020年7月公表。エネルギーシステム統合戦略を補完する戦略。再生可能エネルギーを用いて生産する「再生可能な水素」と、化石燃料を用いて生産するが生産過程で排出される温室効果ガスの一部を回収する「低炭素水素」の普及を推進する。開発期間を3段階に区切り、再生可能な水素の生産設備の導入量や生産量の目標値を設定している。

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1259



今回の用語説明は、
1ページ目に記載の各戦略の
概要説明を掲載しています。

メタン排出削減戦略 (Strategy to reduce methane emissions)

2020年7月公表。エネルギーシステム統合戦略を補完する戦略。再生可能エネルギーを用いて生産する「再生可能な水素」と、化石燃料を用いて生産するが生産過程で排出される温室効果ガスの一部を回収する「低炭素水素」の普及を推進する。開発期間を3段階に区切り、再生可能な水素の生産設備の導入量や生産量の目標値を設定している。

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1259

洋上再生可能エネルギー戦略 (EU Strategy to harness the potential of offshore renewable energy for a climate neutral future)

2020年11月 公表。「洋上再生可能エネルギー」には洋上風力発電や波力発電、潮力発電、またその他の新興技術が含まれる。本戦略では、EU域内の洋上風力発電能力を現在の12GWから2030年までに最低でも60GWへ、さらに2050年までに300GWへと大幅な拡大を目指す。また、波力発電や潮力発電などその他の海洋エネルギーも、2030年までに1GW、2050年までに40GWへの拡大を目指す。

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2095

持続可能なスマートモビリティ戦略 (Sustainable and Smart Mobility Strategy)

2020年12月公表。2050年までに運輸部門における温暖化効果ガスの排出を90%削減するという目標達成のため、EUの運輸システムにおけるグリーン化やデジタル化、将来の危機に対する強靭化を掲げた戦略。ゼロエミッションの車、船舶、航空機の普及や、モビリティの自動化の促進などについて、2030年、2035年、2050年をマイルストーンとして設定している。

https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

サステナブル・ファイナンス戦略(改定) (Strategy for financing the transition to a sustainable economy)

2021年7月公表。サステナブル・ファイナンスを促進する新たな戦略で、2018年に発表された「持続可能な成長への資金提供に関する行動計画(Action plan on financing sustainable growth)」を見直したものの、「トランジション・ファイナンス(脱炭素化の移行段階に必要な技術に対する資金供給)」、「包摂性」、「レジリエンス」、「グローバルな視点」の4つに重点を置き、EUタクソノミー(持続可能な経済活動を判断する分類基準)の拡張などを進める。同時に欧州グリーンボンド基準の提案も発表された。

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_3405