

## 歐盟透過生態創新（Eco-innovation）減少小客車之二氧化碳排放量



小客車（passenger car）排放之二氧化碳（CO<sub>2</sub>）約佔全歐洲排放總量之12%。為落實歐盟第443/2009號規則（Regulation（EC）No 443/2009）關於減少輕型交通工具CO<sub>2</sub>排放所設定之新小客車排放表現標準，歐盟執委會於今年（2011）7月25日通過執委會第725/2011號規則（Commission Regulation（EU）No 725/2011，以下簡稱執委會規則），就汽車製造商對CO<sub>2</sub>減排所為之生態創新（eco-innovation）科技之評鑑、核准及驗證給予更明確之規範，亦提供更多誘因。

於執委會規則下所認定之生態創新，係指就車輛本質之運輸功能及整體能源消耗有重大改善，且該創新技術（特別是在動力技術方面）於市場上屬未廣泛應用者。此外之附帶目的或旨在提升駕駛或乘客乘坐舒適度之技術，則不在其認定之範圍內（如胎壓監測系統、輪胎轉動阻力、排檔指示、使用生質燃料等，皆不得認定為生態創新）。

汽車製造商及供應商皆得提交申請書，該申請書應有足以證明其符合各項標準之必要證據，包括測定該項創新科技對CO<sub>2</sub>減排之方法。在證明其CO<sub>2</sub>減排之成效方面，應就相同車輛使用該技術與否進行比較且其測試方法應屬可供驗證、可得重覆且可資比較者。執委會規則要求CO<sub>2</sub>減排成效最低應達1gCO<sub>2</sub>/km。關於驗證，執委會規則要求由獨立驗證機構為之。驗證單位被要求於驗證報告中提供相關證據以證明其與申請者間之獨立關係，以確保其獨立性。歐盟執委會本身亦得於有證據顯示實際驗證之減排量與經認可之生態創新技術之減排量不符之情況下，再次驗證個別車輛之總減排量，但其應提供製造商一定期間以證明認可之價值屬正確者。

早在2007年歐盟所提議之立法中，即對於小客車設定了排放效能之標準，該項立法亦於2009被歐洲議會及歐盟理事會所採納，可謂歐盟試圖改善汽車燃料之經濟性及確保歐盟小客車之平均CO<sub>2</sub>排放不超過130 gCO<sub>2</sub>/km之基石。實則於今年（2011）初，歐盟執委會亦設下於2050年前，減少導致地球暖化之交通排放氣體達1990年之60%之計畫。至於上述執委會規則中所取得之碳權，皆將納入歐盟碳排放交易計畫中，新綠色科技最高可抵7gCO<sub>2</sub>/km之排放，預計將就新車平均排放量於2015年前達到130gCO<sub>2</sub>/km之目標，執委會規則也預計於同年進行檢視，其實際運作情形及後續發展皆值得予以觀察。

本文為「經濟部產業技術司科技專案成果」

### 相關連結

[European Commission](#)

[EUROPA](#)

詹世榕 編譯整理

上稿時間：2011年07月

### 資料來源：

EUROPA，Reducing CO<sub>2</sub> Emissions from Cars through Eco-Innovation，2011年07月25日，[http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/hedegaard/headlines/news/2011-07-25\\_01\\_en.htm](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/hedegaard/headlines/news/2011-07-25_01_en.htm)，最後瀏覽日：2011年07月26日

European Commission，Climate Action: Reducing CO<sub>2</sub> emissions from cars through eco-innovation，2011年07月25日，<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/539>，最後瀏覽日：2011年07月26日

**延伸閱讀：** 葉鼎煜，兩種減碳誘導機制－「碳稅」與「總量管制」，載於科技法律透析，2009年03月，第14～19頁

 [推薦文章](#)