

7. 欧州における動向について（平成 16 年度 潤滑油環境対策補助事業報告書より）

欧州では 1970 年以降、広域での酸性雨、都市部を中心とした大気汚染、水質汚染などの深刻な問題から国境を越えた環境政策の必要性が広く認識されるようになりました。これを受けて、EU では 1972 年には環境行動計画の策定が宣言され、1973 年の第一次環境行動計画以降、環境政策の強化が図られてきました。1997 年以降は「持続可能な発展」の原則が取り入れられ、すべての政策において環境への配慮が求められるようになっていきます。

環境関連の主な指令・規則^{*1}

環境関連の主な指令や規則としては、環境影響アセスメントに関する EIA 指令 (EIA : Environmental Impact Assessment, 85/337/EEC)、統合的な汚染防止の管理に関する IPPC 指令 (IPPC : Integrated Pollution Prevention and Control, 96/61/EC)、重大事故の危険性の管理に関する セブソ II 指令、そして環境管理・監査スキームである EMAS 規則 (EMAS : Eco-Management and Audit Scheme Regulation, 2001/761/EC) があげられます。これらの EU 法は、環境汚染管理とリスクマネジメントの視点から、産業分野において最も重要な 4 大柱とされています。

環境に関わる EU の動きについて

環境分野のうち、EU において今後新たな法規制が成立しそうな分野、話題の分野の中から、特に潤滑油に関係する可能性のある項目を中心に、以下に示します。

EU における特徴的なものとしては、廃車指令や廃電子・電気機器指令などにおいて、製造業者がリサイクルにかかるコストを負

担しなければならない「汚染者負担」の原則などが挙げられます。制定年順に以下に示しました。

廃油処理指令 (75/439/EEC)

(指令 87/101/EEC、指令 91/692/EEC)^{*2}

廃油処理 (Disposal of Waste Oils) 指令は、EU における車両、タービン、ギヤ、エンジン、作動油などからの廃油の収集、保管、回収、処理に対する調和システムの構築を目指し、1975 年 6 月に発効されました。廃油を回収し、適切で環境に安全な方法で管理することが主要目的となっています。また同指令は、再生処理操作の不法なダンプによる有害な影響から、環境を保護することも目的のひとつとしています。EU では廃油は非常に価値のある資源で、元々は精製された留分であることから、高い再生可能性を有すると考えられています。リサイクルを妨げる技術的、経済的あるいは組織的な制約がない国においては、廃油を基油にもどすリサイクルを最優先することを加盟国に要求しています。

EU における潤滑油の需要は年間約 500 万トンとなっており、約 50% は廃油に、また残りの半分は、使用中に燃焼や蒸発などにより失われるものと考えられています。

特定の液体燃料の硫黄含有量指令

(93/12/EEC)^{*3} (指令 2003/17/EC)

特定の液体燃料の硫黄含有量指令は、欧州委員会により 2001 年 5 月に採択され、硫黄分を低減したガソリン、ディーゼル燃料を 2005 年 1 月 1 日から導入すべく、2003 年 3 月に発効されました。新基準は以下のとおりです。

・低硫黄燃料：ガソリン及びディーゼル燃料の硫黄分 50ppm 以下

実施 2005 年 1 月 1 日から(先行導入可)

・サルファーフリー燃料：ガソリン及びディーゼル燃料の硫黄分 10ppm 以下

実施 2009 年 1 月 1 日から(導入開始は 2005 年 1 月 1 日以前から可)

同指令は 2009 年 1 月までにすべての道路用燃料を低硫黄化することを規定したもので、以前の基準ではガソリンが 150ppm、ディーゼルは 350ppm とされていた自動車燃料の基準を、2005 年までに 50ppm に、また 2009 年 1 月以降は 10ppm 以下とすることとしています。さらに、2011 年からは、硫黄分をより少なく、ゼロに近づけたガソリンの使用が義務づけられます。これらの燃料は、自動車に対する最新の燃料効率化技術の導入を早めるもので、CO₂削減にも貢献すると考えられています。触媒方式排気ガス浄化装置などでは、燃費の向上を促す一方、燃料中の硫黄分によって性能が悪化します。ガソリンやディーゼル燃料からの硫黄分を除去することにより、新たな CO₂ 排出削減技術をも導入できるようになりました。

ELV 指令(2000/53/EC) *4

自動車製造業者に廃車の解体とリサイクルのコスト負担を義務付けることを目的とし、ELV(End of Life Vehicle)指令が 2000 年 10 月に発効されました。可能な限り廃棄物を出さないことが求められ、そのため自動車製造業者及び素材・部品製造業者は以下のような対応が求められています。

- ・車両設計段階での有害物質の使用削減
- ・廃棄車両の解体、再利用、回収、リサイクル可能な車両の設計・製造

・車両製造においてリサイクル素材の活用を増加

・部品への水銀、六価クロム、カドミウム、鉛の使用禁止(一部例外措置あり)

また同指令により、廃車の回収・リサイクル制度も導入されました。EU 加盟国は、廃車並びに含まれる廃棄部品の回収システム、さらに認定解体施設への移動、解体証明書の発行(無料)と車両登録からの抹消を行うシステムを確立する必要があります。廃車の所有者によるコスト負担はなく、自動車製造業者が負担することとなっています。廃車の保管及び処理に関しても厳格な管理が求められており、廃車を解体の際、バッテリー、タイヤ、オイルなど再利用やリサイクルが可能な部品が優先されます。同指令では、廃車 1 台当たりの平均重量に対し、再利用率及び回収率(再生に適さない部品について)等を以下のように定めています。

2006 年 1 月 1 日から：

再利用 + 回収 = 85%以上(熱エネルギーとしての回収は 5%以内)

再利用 + リサイクル = 80%以上

2015 年 1 月 1 日から：

再利用 + 回収 = 95%以上(熱エネルギーとしての回収は 10%以内)

再利用 + リサイクル = 85%以上

水枠組み新指令(2000/60/EC) *5

水枠組み新指令(Water Framework Directive)は EU の水域を化学的、生態学的に健全な状況にすることを目的として、2000 年 12 月に発効されました。同指令は、河川単位での浄化及び管理の取り組みを導入しています。すべての水域を 2015 年までに良好な水質状態にすることを主な目標としており、欧州委員会は 2001 年 1 月、

水枠組み新指令の規制対象として指定する「優先物質」リストを提案し、同年11月に採択されました。特定の有害物質については、20年以内に水域への排出を段階的に停止することとされています。

リストには、20年以内に排出全面停止の対象となる11種類の「最優先危険物質」グループが含まれています。最優先危険物質として指定された場合、20年以内の段階的使用停止の対象となります。

潤滑油に関連する可能性がある物質としては、最優先危険物質中に炭素数10~13の塩素化アルカン及びノニルフェノールが指定されています。

WEEE 指令(2002/96/EC) *6

EUでは「使用済み電子・電気製品(WEEE: Waste Electrical and Electronic Equipment)指令」案が2001年6月に合意され、2003年2月13日に発効しました。同指令は、電子・電気機器の廃棄物を分別収集し、埋め立て処分量の削減や自治体のごみ焼却負荷の低下を図るもので、消費者により地域の回収場所に廃棄された製品の回収・リサイクルについて、製造業者が責任を負うことを規定しています。

RoHS 指令(2002/95/EC)

電気・電子機器における特定有害物質の使用制限(RoHS: Restriction of Hazardous Substances)指令は、2003年2月13日に上記のWEEE指令と同時に発効となりました。同指令では、電子・電気業界は2006年7月以降に販売される製品について、現在製品に使用している鉛、水銀、カドミウム、六価クロム、臭素系難燃剤のポリ臭化ビフェニル(PBB)及びポリ臭化ジフェニルエーテル(PBDE)を使用停止し、代替物質を

調達しなければならないとされています。これら化学物質の段階的廃止は、電球や蛍光灯にも適用されます。ただし代替物質がまだ開発されていないものについては例外措置が認められています*6。

CO₂ 排出権取引制度*7

2002年12月9日にブリュッセルで開催されたEU環境相理事会で、EU全域でのCO₂その他未定の温室効果ガスの排出権取引に関する基本原則が承認されました。EUは京都議定書に基づき、CO₂など、温室効果ガスの排出量を域内全体で2008年~2012年までに1990年の水準より8%削減することを目指しています。排出権取引市場はEUが温暖化対策の柱と位置づける世界初の国際的な試みで、域内の製油所、発電所、製鉄所、セメント工場、ガラス工場、製紙工場などを対象にCO₂排出量の上限を定め、目標を達成できなかった企業が目標以上の削減に成功した企業から“余剰分”を購入できるシステムとなっています。

欧州における環境関連規制の状況

企業社会的責任(CSR: Corporate Social Responsibility)の動向

欧州連合(EU)では、2001年の欧州委員会勧告「年次会計報告での環境関連情報開示」9において、加盟各国に、事業者の年次会計報告や年次報告書における環境関連事項の認識、測定及び情報開示に関する勧告に基づき、実施した施策について欧州委員会に報告することを求めています。

欧州委員会は2001年7月に「事業者の社会的責任のための欧州における枠組みの構築」10と題するグリーンペーパーを発行しました。これは、EUの加盟国間で統一されていない事業者の社会的責任(CSR)に

関する考え方を統一するためのもので、1年後の2002年7月には「CSR政策に関する欧州委員会報告」¹¹を公表し、あらゆるEU政策にCSRを組み込むことを表明するとともに、CSRに関する情報公開や監査などの課題に関する基本方針を示しています。

エコラベル制度^{*8}

エコラベルとは、その製品が環境保全の要求事項に適合しているかどうかをラベル表示することにより明確化するものです。EUの場合、エコラベルという用語はその製品がどれだけ環境に優しいかという度合いを評価し、定義された基準を満たす製品に対して特別なラベルを表示することを認めるスキームのことを指します。EU加盟国で環境への負荷の少ない製品等に使用される主要なエコラベル制度には、ドイツのブルーエンジェル(Blue Angel)や北欧のノルディック・スワン(Nordic Swan)があります。1978年の開始以来25年以上の歴史を持つブルーエンジェルは、現在約90の製品群に対し、約710社がラベル使用のために3,800件のライセンスを取得しており、欧州で最も成功を収めているエコラベル制度とされています^{*9}。一方、ノルディック・スワンは、1989年以降、北欧5カ国(スウェーデン、ノルウェー、フィンランド、アイスランド、デンマーク)で導入されているもので、ブルーエンジェルについて、欧州の歴史あるエコラベルとして認知されています。

EU全体としては、1993年から、日常的に使用される消費財(食品・飲料、医薬品を除く)及びサービスを対象とした任意のフラワー・エコラベルスキームが運営されています。これは、一定の条件を満たしている製品にエコラベルの使用を認めることに

より企業側における環境保護への貢献を促進させる一方、消費者に環境フレンドリーな製品であることを伝達することを目的としています。下表に欧州における主要エコラベルを示しました。

潤滑油に関しては、今までブルーエンジェル及びノルディック・スワンにおいて対象品目とされてきましたが、欧州委員会は、2004年12月にEUフラワー・エコラベルに生分解性潤滑油が加えられることに合意し^{*10}、2005年4月26日に、製品グループに加えられることが正式に決定しました^{*11}。作動油、グリース、チェーンソー油、2サイクル油、コンクリート離型剤等の油種について規定されています。

詳細については、EUエコラベルのWEBページ内にユーザーマニュアルが公開されていますので、そちらをご覧ください^{*12}。

欧州における主要エコラベル (出典^{*8})

ブルーエンジェル	ノルディック・スワン	フラワー・エコラベル
		

文 献 :

*¹ EU の環境政策と産業界の対応, JETRO
ユーロトレンド, 2003 年 7 月,
<http://www.jetro.be/jp/business/eurotrend/200307-3.pdf>.

*² Waste Oils,
http://europa.eu.int/comm/environment/waste/oil_index.htm.

*³ Emissions trading: Commission
continues legal action against four
member states,
<http://europa.eu.int/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/05/72&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>.

*⁴ End of Life Vehicles,
http://europa.eu.int/comm/environment/waste/elv_index.htm.

*⁵ OJ L 331, DECISION No 2455/2001/EC
OF THE EUROPEAN PARLIAMENT
AND OF THE COUNCIL of 20 November
2001.

*⁶ Waste Electrical and Electronic
Equipment,
http://europa.eu.int/comm/environment/waste/weee_index.htm.

*⁷ Average CO₂ emissions from new
passenger cars in the EU down by about
10% since 1995,
<http://europa.eu.int/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/02/1830&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>.

*⁸ 環境ラベル等データベース,
<http://www.env.go.jp/policy/hozen/green/ecolabel/f01.html>.

*⁹ BLUE ANGEL,
http://www.blauer-engel.de/englisch/navigation/body_blauer_engel.htm.

*¹⁰ European Union Eco-label Homepage,
NEWS(January 2005),
http://europa.eu.int/comm/environment/ecolabel/news/index_en.htm#jan2005.

*¹¹ Lubricants
http://europa.eu.int/comm/environment/ecolabel/product/pg_lubricants_en.htm

*¹² European Eco-label application pack for
lubricants(29 June 2005),
http://europa.eu.int/comm/environment/ecolabel/pdf/lubricants/usermanual_lubricants.pdf