

EU 主要国における環境配慮型自動車に関する 政策（規制・支援）および技術・市場動向

ロンドン・センター、パリ・センター、
デュッセルドルフ・センター、
ミラノ・センター、マドリード事務所、
海外調査部欧州課

2008年9月以降の世界的な景気後退の中で、自動車に対する需要は急減しており、自動車・自動車部品メーカー各社は生産縮小や人員整理などを強いられ、非常に厳しい経営状況にある。

昨今の気候変動問題への対応でも世界をリードするEUでは、自動車に対して先行導入していた排ガス規制の強化に加え、2012年からは二酸化炭素(CO2)排出量の規制も強化する。これによって、環境配慮型の技術革新と高い技能レベルの雇用創出を促すとしている。

こうした規制強化策は、各社に対してCO2排出量が少ない環境配慮型自動車（エコカー）の研究開発（R&D）を迫る一方、従来型のガソリン車との差別化を通じて、今後、大きなビジネスチャンスを生み出すことが期待されている。

目次

1. はじめに	2
2. 欧州における環境規制と各国政府における支援策	3
(1) 欧州	3
(2) 英国	11
(3) ドイツ	17
(4) フランス	19
(5) イタリア	23
(6) スペイン	26

1. はじめに

現在開発が進められているエコカーの技術や燃料の特徴、展望・課題は下表のとおり。

自動車メーカー	ハイブリッド (HV)	プラグイン・ハイブリッド (PHV)	電気自動車 (EV)	水素自動車	燃料電池車	その他
ダイムラー	ディーゼル、ガソリンで、リチウムイオン電池搭載車を2009年6月に市場投入	—	当初は「スマート」で導入予定	—	2009年夏に少量を市場投入予定	排出ガス浄化技術「ブルータック」など
フォルクスワーゲン (VW) 注1	アウディで開発、生産可能段階にある	「ゴルフ」のツインドライプの公道試験を2012年までに実施	開発予定	—	開発中	TDI ディーゼル・エンジン、CNG ² 車など
ポルシェ	ポッシュ、アウディと共同開発、09～10年に市場投入	—	—	—	—	エタノール85%混合ガソリンへの対応
BMW	「ニューBMW 7」シリーズのHVを2010年に市場投入予定	—	「ミニE」を生産し米国でリリース中	2006年に量産車を開発	補助電源として使用	効率化技術「イフェクティブ・ダイナミクス」を推進
ルノー (日産)	NECとリチウムイオン電池を開発、2009年生産開始	—	2011年から提携各国に量産車を投入予定	—	2008年、プロトタイプ発表	フレックス燃料車など
PSA プジョーシトロエン	ディーゼル・ハイブリッドを2011年に本格的に市場投入	—	2010年以降に三菱自動車がOEM供給、2011年で年1万台以上を予定	—	開発中	バイオ燃料車、CNG ² 車、フレックス燃料車など
フィアット	ガソリン・ハイブリッドを2012年までに量産化	—	量産予定はない	—	開発中	バイオ燃料車など

(注1) VWにはアウディを含む。

(注2) CNG (Compressed Natural Gas) は圧縮天然ガス。

(出所) メーカー各社資料および各種記事からジェトロ作成。

本レポートでは、エコカーのうち、電気自動車 (EV) および家庭の電源から充電が可能なプラグイン・ハイブリッド車 (PHV) の普及促進に向けた欧州主要国の政府支援策 (税制、補助金など) を概観し、各国でどのようなインセンティブが存在するのか整理する。

2. 欧州における環境規制と各国政府における支援策

(1) 欧州

①環境規制

欧州における自動車への環境規制について大別すると、排ガス中に含まれる窒素酸化物 (NOx) や一酸化炭素 (CO)、粒子状物質 (PM) に対する排ガス規制と、新しく設定された二酸化炭素 (CO2) に対する規制への取り組みが挙げられる。

a)排ガス規制

EU では NOx や CO、PM に対して、70 年代初めに最初の規制を導入して以降、順次厳しい基準を適用してきた。排ガス規制では乗用車や軽商用車、バス、トラックを含む大型車など車両カテゴリー別、さらに乗用車および軽商用車ではガソリンかディーゼるかというエンジン形式別にそれぞれ排出量の上限值が設定されている。

現在、乗用車と軽商用車を対象に「ユーロ 4」と呼ばれる排ガス規制が実施されているが、次の段階の規制である「ユーロ 5」が 09 年 9 月に、さらに「ユーロ 6」が 14 年 9 月に施行される。なお、これらの規制は EU 域内で販売される新車に適用され、既に販売された車両は対象外となっている。

ユーロ 5 とユーロ 6 は主に NOx の排出基準強化とディーゼル車の PM の基準引き下げに焦点を当てている (表 1 参照)。NOx については、特にディーゼル乗用車ではユーロ 5 で現行 (ユーロ 4) の数値から 28%減、ユーロ 6 では現行の 3 分の 1 以下に抑えることを目標にしている。PM に関しては、ユーロ 5 以降の基準値をガソリン (直噴エンジン車両のみ)、ディーゼルともに、乗用車・軽商用車すべてについて一律 5 ミリグラム/キロと設定。ディーゼル乗用車の場合、現行 (ユーロ 4) から 5 分の 1、車両重量 1,760 キロ超の軽商用車の場合では 12 分の 1 へ大幅な削減となる。これは事実上、すべてのディーゼル車に PM 除去フィルター (DPF : Diesel Particulate Filter) の装着を義務付けるものである。

新型車については 09 年 9 月から、既存モデルの新車については 11 年 1 月から適用される予定。また、車両重量 2,500 キロを超えるオフロード車や 7 人乗りまでのスポーツ多目的車 (SUV) など大型乗用車は、現行では軽商用車のカテゴリーに入っているが、12 年 9 月以降、基準のより厳しい乗用車として扱われることになる。

表1 EUにおける乗用車の排ガス規制値（単位：ミリグラム/キロ）

	ユーロレベル (規制年)	HC (炭化水素)	NOx (窒素酸化物)	PM (粒子状物質)
ガソリン車	ユーロ4 (2005年)	100	80	-
	ユーロ5 (2009年)	100	60	5
	ユーロ6 (2014年)	100	60	5
ディーゼル車	ユーロ4 (2005年)	-	250	25
	ユーロ5 (2009年)	-	180	5
	ユーロ6 (2014年)	-	80	5

(注) ガソリン車のPMの上限は直噴エンジン装備の車両のみに適用され、それ以外はゼロ。
(出所) 欧州委員会のデータを基に作成。

b)CO2 排出規制

EUでは、12年から世界で初めて車のCO2排出規制が導入されることになった。欧州委員会は当初、自動車業界との協定による自主規制の形で削減を進めてきたが、目標達成が困難になったために政策を転換した。07年2月に法的拘束力を伴う排出規制案を公表し、パブリック・コンサルテーションなどを経て、同年12月に当初案を修正した。

しかし、提案どおりの規制を求める欧州議会と規制案の緩和を求める閣僚理事会との間で対立が続き、08年12月によりやく段階的な規制導入という和解案が欧州議会で採択された。この規制には目標値を守れなかった自動車メーカーに対する罰則規定（課徴金）も含まれているが、当初の案に比べると緩やかな形での導入となっている。

最終的な規制のポイントは以下のとおり。当該規制は、EU加盟国に対して法的拘束力をもつ「規則」として09年4月23日に成立し、6月5日のEU官報に掲載されている¹。

- ・ EU域内で販売されるすべての新車（乗用車）について、走行距離1キロメートル当たりのCO2の平均排出量を120グラム以下に抑える。
- ・ 車両やエンジンの改良など自動車メーカーが直接担う目標は130グラム/キロメートル。それ以外の技術改良などで10グラム/キロメートル削減する。これにはタイヤの性能向上、エアコンの効率改善、ガソリンに比べ燃料中の炭素含有量が少ないバイオ燃料の利用促進などが含まれる。

¹ EU官報（2009年6月5日、L140）“Regulation (EC) No 443/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 setting emission performance standards for new passenger cars as part of the Community’s integrated approach to reduce CO2 emissions from light-duty vehicles”
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0001:0015:EN:PDF>

- ・各メーカーは、自社の平均排出量を決めるため、12年には目標の65%、13年には75%、14年には80%、15年には100%達成を考慮しなければならない。
- ・平均排出量を計算する際、1キロメートル走行当たりのCO2排出量が50グラムに満たない（CO2排出量が極めて少ない）乗用車1台は、2012～13年は3.5台分、14年は2.5台分、15年は1.5台分の排出削減としてカウントする。本規制の導入初期段階においては、CO2低排出車が平均排出量の低減に大きく貢献する。
- ・自動車メーカーが排出目標値を超過した場合、超過の度合いに応じ課徴金が科される。課徴金（新車1台当たり、超過1グラム当たり）の単価は95グラムだが、12～18年の間は3グラム以下まで次のような軽減措置が取られている。
 - 「1グラム以下」 : 5ユーロ
 - 「1グラム超2グラム以下」 : 15ユーロ
 - 「2グラム超3グラム以下」 : 25ユーロ19年以降はこの軽減措置がなくなり、一律95ユーロが1グラム当たりの課徴金単価となる。
- ・加盟各国に燃費のラベル表示の改善やCO2排出量に基づく自動車税を導入するよう促すことで、燃費のよい自動車の購入を促進する。
- ・20年までに乗用車の新車の平均排出量を95グラム/キロメートルまで抑えることを目指し、そのための研究開発を支援する。
- ・自動車のマーケティングや広告に関する業界の自主基準を作成し、持続可能な消費行動を促進する。

なお、自動車メーカーに課せられた目標値は車両重量で異なり、重い車ほど許容される排出量も多くなる。09年4月23日に採択された同規則のテキストによると、各メーカーのCO2排出目標値は付属書Iで規定するとしており、同付属書Iでは、130グラム/キロメートル+0.0457×（平均車両重量-1,372キログラム）で2012～15年まで算出している。130グラム/キロメートルは平均的な車重である1,372キログラムの場合

で、例えば 1,000 キログラムの小型車では 113 グラム/キロメートルと低く、1,600 キログラムの大型車では 140 グラム/キロメートルと高くなる。このため、各メーカーの目標値は販売する車両の平均車重によって異なり、小型車中心のメーカーでは目標値は厳しくなり、大型車メーカーの場合は緩くなる。また、自動車メーカーは必ずしも販売するすべての車種ごとにこれらの目標を達成する必要はなく、販売台数から算出した平均値（平均排出量）が目標値を下回ればよい。

②研究開発（R&D）

a)CO₂ 排出量の少ない都市交通への取り組み

EUでは都市交通における混雑、汚染、安全性の各側面から取り組みを推進しているが、現在の具体的な施策には以下のようなものがある。

(i) CIVITAS (City-VITALity-Sustainability) イニシアチブ

持続的な都市交通のためエネルギー、交通、環境の各目的を統合した戦略の試験的な実施を支援し評価するもの。02年に始まり、「CIVITAS I」(02～06年)ではEU域内の19都市、「CIVITAS II」(05～09年)では17都市、「CIVITAS PLUS」(08～12年)では25都市が参加。重要施策の1つとして「クリーンな燃料と自動車」があり、バイオディーゼル、バイオガス、HV、EVについて技術導入や燃料供給インフラ整備、公共調達などの面から実証試験を進めている。

(ii) 第7次フレームワークプログラム (FP7: 7th Framework Programme for Research and Technological development/実施期間 07～13年) による R&D 支援

都市交通だけに限定されていないが、代替自動車燃料や次世代の自動車技術、これらを支援する政策や措置の策定などの研究に助成が行われる。

(iii) インテリジェント・エネルギー・ヨーロッパ・プログラム (STEER)

交通分野では交通エネルギーの持続的な使用の促進として、各種施策や地方機関の知識強化など技術開発以外の面での支援を行っている。

欧州委員会は 07 年 9 月、都市交通に関して「都市移動のための新たな文化に向けて (Towards a new culture for urban mobility)」と題するグリーンペーパーを発表し、都市における交通混雑、環境汚染、安全性に対応するために EU が行動すべき分野や解決策の可能性について示した。当初、欧州委は 08 年 10 月には行動計画をまとめる予定だ

ったが遅れており、欧州議会の交通委員会が欧州委員会のグリーンペーパーを基に行動計画に関する報告書案を提示している。

グリーンペーパーの中で環境対応車に関する提案として、地方公共団体がクリーンでエネルギー効率の高い自動車の導入を支援するため、車両の「グリーン公共調達」を義務付ける新たな指令の実施を提示している。また、持続的な都市交通のさまざまな点について試験的プロジェクトや調査に対して資金支援を提供することも示している。

b) エコカーに関連した道路交通の R&D テーマ

EU では道路交通関連の研究課題として以下の 5 点を挙げており、EU の R&D 支援の中心となっている第 7 次フレームワークプログラム (FP7) でもこの課題に沿って支援が行われている。このうち、エコカーと関連するのは、(i) および (iii) である。なお (i) と (iii) については、FP7 で掲げられているエコカー関連の主なテーマも示した。

(i) グリーンな道路交通の創出

- ・ ハイブリッド技術を含むクリーンでエネルギー効率の高いパワートレイン²の開発
- ・ 水素および燃料電池を中心に代替燃料の交通手段への応用

(ii) 輸送手段の転換と輸送幹線の混雑緩和

(iii) 持続可能な都市内移動

- ・ クリーンで安全な車両および排出ゼロの交通手段の開発
- ・ 新たな高性能の公共交通手段の提示

(iv) 安全性の向上

(v) 競争力の強化

c) 自動車関連の欧州技術プラットフォーム (ETPs)

EU の「欧州技術プラットフォーム (ETPs: European Technology Platforms)」は、欧州の産業競争力の強化を目的に産業界の主導で各分野の関係者を束ね、その分野の将来に向けた共通のビジョンを確立し、戦略的に重要な研究課題を特定するイニシアチブである。企業のほか、大学・研究機関、政府や地方自治体など公的機関、NPO などが参画している。自動車関連では 03 年に設立された「欧州道路交通研究諮問会議 (ERTRAC: European Road Transport Research Advisory Council)」がある。

² エンジンで発生した回転エネルギーを効率よくタイヤに伝える装置。クラッチからトランスミッション(変速機)、プロペラシャフト、デファレンシャルギア、ドライブシャフトまでの部分。駆動系。

(i) ERTRAC

EU の道路交通の課題に対応し競争力を強化するために、研究のビジョンを確立し、研究資源を調整して効率的な利用を進めるために自動車メーカーや部品メーカー、エネルギー供給会社、インフラ関連企業から消費者団体や公共機関までが結集。対象は道路交通全般にわたり、エコカーの開発は重要な研究課題の1つとなっている。

09年1月にブリュッセルで開催した会議では、エネルギー効率が高く気候変動に対応するCO2低排出車の開発を含めて将来の道路交通に対する明確なビジョンを10年6月の会議までに提案することで合意した。この会議でERTRACは欧州委に対して、「都市の移動と交通に対する電化の取り組み」と題する報告書を提出した。これは今後の研究活動で特に力を入れる分野としてHVやPHV、EVを明示し、FP7の枠内で09～10年に以下のような研究プログラムを実施すべきであると勧告している。

- ・ 「駆動系の電化」にかかわる共同開発の公募：EVに必要な高性能の部品とシステム
- ・ 「EVを可能にする技術」にかかるさまざまな関連企業の調整と支援
- ・ 「都市部における電気交通手段」のジョイント技術イニシアチブ (JTI)³と官民パートナーシップ (PPP) の実施
- ・ 技術およびインフラ、規制の問題への取り組み
- ・ 「EVのための国際技術」にかかる国際的な調整：地域間の協力および標準化への取り組み

(ii) 各技術別のEUレベルでの支援

<電気自動車 (EV) >

欧州委による「都市内移動」のプロジェクト支援の中に電気交通システムの実証がある。その1つが1,100万ユーロを補助する「CityMOBIL」で、ヒースロー (英国)、ローマ (イタリア)、カステジョン (スペイン) の3カ所でそれぞれ電気の旅客輸送システムが開発されている。

<ハイブリッド技術>

電力による内燃機関を効率的かつ安価に製造し、ハイブリッドパワートレインの走行性を改善することが次の段階の課題となっている。FP6のプロジェクトとして

³ JTI (Joint Technology Initiative) : FP7の中核的なプログラムの「コーポレーション」に含まれるもので、産業界の主導で関係者を束ねて戦略的研究テーマを実施する。一部の分野については長期的な汎欧州のPPPを創設する。

「HI-CEPS」がある。これは10～12年の市場導入に向けて環境性能と消費者の要望を満たすHVのエンジン部品の開発を目指すもので、約1,930万ユーロのコストのうちEUが半分を支援している。11カ国におけるメーカーや研究機関など23社・機関が参加。

③欧州経済回復計画と自動車産業支援策とCO2低排出車への支援

世界的な金融危機が実体経済に影響を与え始めたため、欧州委は08年11月末にEUの景気対策として2,000億ユーロ規模の「欧州経済回復計画（European Economic Recovery Plan）」を発表した。欧州委は、その一環としてCO2低排出車の促進のためEUの資金提供による財政インセンティブ「欧州グリーンカー・イニシアチブ」を提案した。

これは自動車燃料に再生可能エネルギー（RE）および汚染のないエネルギーを利用することに飛躍的進歩を達成させるのに必要な技術・インフラの幅広い研究を行うPPPで、EU、欧州投資銀行（EIB）、産業界、加盟国による資金拠出が合わせて50億ユーロ以上に上る予定だが、このうちEIBの産業界向けの低利融資が40億ユーロを占める。EIBは、自動車メーカーおよび部品メーカーに対して、EVなど自動車の安全・環境性能を向上させる技術革新に対して融資を提供し、欧州委員会は、地域・地方自治体がCO2低排出バスなどに対する需要を統合する公共調達ネットワークの開発やCARS21イニシアチブ（後述）を支援する。

加盟各国には、CO2低排出車の車両登録税や自動車流通税の減免措置、旧式車両の廃車促進などを「欧州グリーンカー・イニシアチブ」に組み込むことが求められている。

④基準認証に関する動向

CARS21（Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century）は、21世紀の欧州自動車産業の競争力を強化し持続的な発展を推進するために、欧州委や産業界などの代表からなるハイレベル会合として05年4月に創設された。欧州委、EU加盟国、欧州議会、自動車関連業界、労働組合・NGO・消費者の代表20人で構成されている。

その役割は、安全で環境性能の高い自動車を実現しながら欧州自動車産業の競争力を高め、雇用を創出する短・中長期的な公共政策および自動車規制の枠組みについて勧告をまとめることにある。05年12月には10年間のロードマップを作成し、09年10月末には中間見直しが行われ、中間報告が公表された。ロードマップでは以下の点について勧告をまとめることを明示している。

- ・ 技術承認の簡素化など規制の見直し
- ・ 環境にやさしい技術の導入促進（CO2 排出削減や第 2 世代バイオ燃料、水素技術など技術開発に対するインセンティブの付与）
- ・ 道路の安全性の向上
- ・ 第三国での市場アクセスの改善

09 年の中間見直しでは「グリーンカー」を促進するためのタスクフォースを設立することが決まった。これは CO2 低排出車を普及させるための技術や規制、経済的な障害を乗り越えることを目的に関係者が集結しようというものである。技術開発で特に集中すべき分野として、HV、EV、水素自動車、燃料電池車が挙げられている。50 年には欧州における自動車の CO2 排出をゼロにするという目標も掲げている。

型式認証については、自動車の制御系統や部品が環境面と安全面で基準を満たしているか確認するためのプロセスであり、今後の普及のために克服すべき課題となる。

EU の型式認証の枠組みでは、加盟各国が申請した製造業の適合性を EU の統一基準に基づいて確かめて証明書を発行し、認証後も当局が製造業者の生産が適切かどうか確認することになっている。EV と従来のガソリン車でどのように相違するのかがポイントになる。

短距離走行に向く 4 輪車で、積荷のない状態の重量は 400 キロ以下、積み荷を載せる車の場合は 550 キロ以下（EV の場合、これにバッテリー重量は含まれない）、エンジン出力が 15 キロワット未満であれば、L クラスの自動車に分類される。これらは EU の型式認証の基準によって管理されており、指令（2002/24/EC）に詳細が示されている。

標準車は M1 のカテゴリーに入る。内燃エンジンとハイブリッドによる車は EU の総合車両型式（Whole Vehicle Type）に分類され、指令（79/156/EC）に詳細が示されている。EU では最近、型式認証が更新され、改正指令（2007/46/EC）が施行された。この改正の結果、09 年 4 月 29 日から EV は EU の総合車両型式認証に含まれることとなり、今後、同指令の基準を満たす必要がある。

(2) 英国

① 税制⁴

<英国内共通>

(a) 自動車物品税 (Vehicle excise duty ; VED) での優遇 (表 2 参照)

表 2 01 年 3 月以降登録の自動車に対する VED 税率 (単位 : ポンド)

VED 区分	CO2 排出量 (グラム/キロメ ートル)	標準税率 09~10 年 ^{注1}	標準税率 10~11 年 ^{注1}	登録初年適用税率 10~11 年 ^{注2}
A	最大 100	0	0	0
B	101~110	35	20	0
C	111~120	35	30	0
D	121~130	120	90	0
E	131~140	120	110	110
F	141~150	125	125	125
G	151~165	150	155	155
H	166~175	175	180	250
I	176~185	175	200	300
J	186~200	215	235	425
K ^{注3}	201~225	215	245	550
L	226~255	405	425	750
M	255 超	405	435	950

(注 1) 代替燃料割引 : 09~10 年 : A~I は 20 ポンド、J~M は 15 ポンド、10~11 年は全車種に 10 ポンドの割引。

(注 2) 政府が 10 年に新車購入の際の初年度税を導入した場合、130 グラム/キロメートル以下の新たな新車はゼロポンド適用 (免税) となる。

(注 3) 01 年 3 月 1 日~06 年 3 月 23 日に登録された 225 グラム/キロメートル超の CO2 排出車含む。

(出所) 財務省 (HM Treasury)

⁴ 出所 : Investigation into the Scope for the Transport Sector to Switch to Electric Vehicles and Plugin Hybrid Vehicles

(b) 社有車税 (Company car tax, P11D) における優遇 (表 3 参照)

表 3 社有車税 (Company Car Tax)

C02 排出量 (グラム/キロメートル) 2008/09 年	税率 (%)
120	10 ^注
135	15
140	16
145	17
150	18
155	19
160	20
165	21
170	22
175	23
180	24
185	25
190	26
195	27
200	28
205	29
210	30
215	31
220	32
225	33
230	34
235	35

(注) 2008 年 4 月 1 日から新たに C02 排出量が 120 グラム/キロメートル以下の車に適用される税率 10% のバンドが追加された。

(出所) 歳入税関庁 (HM Revenue & Customs、Vehicle Certification Agency)

(c) 炭化水素油税 (Hydrocarbon Oil duty) での優遇 (=EV・HV であれば非課税)

<ロンドン固有>

渋滞税 (対象地域内を平日 7:00~18:00 に走行した場合、当日中に支払うと 8 ポンドの罰金、翌日だと 10 ポンド、翌々日以降 14 日以内だと 60 ポンド、それ以降だと 120 ポンドなど) を 100%免税 (登録料として年間 10 ポンドが別途必要)。

②研究開発 (R&D) ⁵

ジェフ・フーン運輸相が 08 年 10 月 27 日、EV と低炭素自動車の普及促進に向けた総額 1 億ポンドの支援策を公表。これは、技術戦略委員会 (TSB) ⁶の下に設置された「低炭素自動車革新プラットフォーム (LCVIP)」が資金助成する 5 年にわたるプログラム。TSB が 2,000 万ポンド、運輸省が 1,000 万ポンド、ウェスト・ミッドランドとノース・イーストの 2 つの地域開発公社がそれぞれ 3,000 万ポンドを拠出する。内訳は下記のとおり。

なお、09 年 1 月 15 日には同相が、上記 1 億ポンドの枠組みを補完するものとして、消費者の超低炭素自動車購入にあたってのインセンティブとインフラ整備を促す 2.5 億ポンドの基金を発表 (上記と合わせ、合計 3.5 億ポンドのパッケージ。詳細は 09 年後半に公表予定)。

a)超低炭素自動車実証プロジェクト

(the ultra low carbon vehicle demonstration competition)

TSB 監督の下で運営される、電気・超低炭素自動車実証プロジェクトを運営するための最大 1,000 万ポンドのプログラム。自動車メーカー各社は超低炭素自動車を供給する側として入札に参加する。TSB は公開ヒアリングの開催などを通じて人々の関心を高め、08 年 11、12 月には充電ポイント設置の必要性に関する理解促進や、一般の運転者による実証試験を立ち上げることに的を絞ったステークホルダー・ワークショップを開催。

09 年末までに CO2 排出量が走行 1 キロメートル当たり 50 グラム以下の革新的な自動車を最大 100 台、公道で走行させることを目標として、09 年 1 月に公募を実施した後、4 月 3 日に決定済 (未公表)。

⁵ 出所: Department for Transport Press Release (2008 年 10 月 27 日) “New jobs on the horizon as Britain leads green motoring revolution”、同 Press Release (2009 年 1 月 15 日) “Hoon outlines air, road and rail improvements to boost economy and jobs”

⁶ 07 年に英国政府が設立したビジネス主導の独立系行政機関で、持続的な経済発展と生活の質の向上をもたらす技術革新に対する支援や投資、新技術の開発促進のための政府への助言などを行っている。

b)研究競争入札（第1次）**(Ultra-Efficient Systems for the Market Advancement of Electric and Hybrid Vehicles the first research competition)**

コスト競争力があり、高性能なすべてのEV・HVを市販化するための超高効率システムなどの技術開発に関連するもので、あらゆる分野のプロジェクトを支援する。ビジネス主導型の共同研究・開発のため最大1,000万ポンドの支援を行う。09年1月19日に公募を開始し、関心表明の期限は2月26日に設定された（公募受付は既に終了）。

c)研究開発入札（第2次）**(the second research competition)**

次世代向けの大規模なCO2排出削減を可能とする、あらゆる自動車技術を含む広範な共同プロジェクトのための開かれた技術競争入札。500万～1,000万ポンドの支援を行い、09年6月15日に公募を開始した（同年11月16日選定予定）。

d)低炭素技術自動車の基礎的な大学主導型研究**(the underpinning basic university-led research)**

将来の低炭素自動車の共同R&Dに先行する可能性のある、低炭素自動車関連の研究を支援するもので、会計年度の09、10年に工学・物理化学研究協議会（the Engineering and Physical Sciences Council ; EPSRC）が300万ポンドを拠出することを約束している。競争入札は09年初めに開催され、同年半ばに拠出が決定する予定。

e)運輸省環境配慮型バン公共調達プログラム**(DfT Green Van Procurement Programme)**

低炭素・燃料電池技術研究センター（Cenex）が運営する、公共部門での低炭素バンの実証試験とその活用を支援する2,000万ポンドのプログラム。初期の大量生産を可能とするため、地方自治体⁷やロイヤルメールのようなほかの公共部門に電気・低炭素自動車を提供し、実際にCO2排出量の削減が実現したことを確認する。プログラムに参加するための入札が可能な最終候補として、運輸省は10社⁸の自動車メーカーを選定。

⁷ リバプール、ニューカッスル、ゲイツヘッド、コベントリー、グラスゴー、リーズ。

⁸ 10社：フォード、メルセデス・ベンツ、シトロエン、アッシュウッズ、ランドローバー、モデック、スミスズ、エレクトリック・ビークルズ、日産、アライド・ビークルズ。

③自動車産業支援策

a)23 億ポンド規模の自動車産業支援パッケージ

政府は、自動車産業において低炭素化に向けた投資を支援する欧州投資銀行（EIB）による融資を最大 13 億ポンドまで保証するとともに、EIB の支援対象ではない低炭素化投資案件についても 10 億ポンドまで融資あるいは融資保証としている。支援策が対象とするのは年間売上高 2,500 万ポンド以上の英国に拠点を持つ自動車メーカーおよび自動車部品サプライヤー企業による、500 万ポンドを超える規模のプロジェクト。欧州委員会は、EU 競争法上の国家補助金ルールに合致すると判断し、同プロジェクトの実施を承認した。

具体的に、09 年 4 月には、欧州に拠点を置く自動車メーカーへの追加融資策として、日産ヨーロッパ（英国とスペインで燃費効率の高い車の開発・製造のため 4 億ユーロ）とジャガー・ランドローバー（CO2 排出量の少ない車の開発・製造のため 3 億 4,000 万ポンド（3 億 6,600 万ユーロ））の融資を承認した。

b)ジャガー・ランドローバーへの最大 2700 万ポンドの支援

国内でデザインされ、開発され、生産される既存のランドローバー「LRX」をベースとした、革新的な環境に優しいアイドリングストップ（stop-start capabilities）を搭載した新型車の開発（4 億ドル相当）のための支援策であり、上記 23 億ポンドの支援策とは別枠。

c)2,000～5,000 ポンドの助成

運輸省は 09 年 4 月 16 日、初めて EV かプラグイン自動車を購入する場合、2,000～5,000 ポンド相当の支援を行うことを発表。11 年から適用開始を予定。他に、充電ポイント導入のための 2,000 万ポンドの助成を発表。

d)新車買い換え支援策（スクラップページ・スキーム）

09 年 4 月 22 日に発表された予算案で、政府は 10 年以上前に英国で登録された古い自動車を廃車にして新車⁹を購入する場合、2,000 ポンドの割引が適用される買い替え促進策（scrappage scheme、以下「スキーム」）を発表した。

⁹ この場合の新車は、a. 乗用車あるいは重量 3.5 トンを超えない小型のバン、b. 09 年 5 月 18 日あるいはそれ以降に最初に登録されたもの、c. 最初の登録が英国国内で行われ、かつ所有者が申請者以前にいないこと、が条件。

09年5月14日に英国自動車製造販売業者協会（SMMT）が発表したスキームに関するガイダンスによると、スキームを利用するかどうかの選択は、メーカー、消費者の自由になっているが、主要メーカーは既にこのスキームに加入している¹⁰。

このスキームの下での新車注文は、2010年2月28日までか、3億ポンドのスキーム用政府財源が底をつくまで可能¹¹。また、スキームの対象となる新車の注文は予算案発表翌日の4月23日以降のものに限られる。

割引が適用される場合、例えば1万ポンドの自動車であれば、税率15%の付加価値税（VAT）支払いが1,500ポンドあるため、最終的に購入者が支払う金額は9,500ポンドとなる。

消費者がこのスキームを利用するためには、次の条件を満たした自動車を販売店に持っていかなければならない。

- ・ 乗用車あるいは重量3.5トンを超えない小型のバン
- ・ 1999年8月31日以前に、最初に英国で登録されている
- ・ 現在も英国で登録されているか、オフロード通知（SORN）されている
- ・ 少なくとも1年は現登録者の所有となっており、かつ登録者の名前がV55フォームの名前と一致している
- ・ 登録証明書（V5C）に英国内の住所が記載されている
- ・ 車検（MOT）、税金支払い、保険加入をすべて済ませている

車検（MOT）についてその期限が切れている場合には、廃車にする古い車に代わる新車を注文した日から14日よりも前に、古い車の車検（MOT）を済ませておかなければならないとしている。また、有効な車検（MOT）証、車両登録証明書（V5C）、身分証明書（ID）を販売店に持参する必要がある。

¹⁰ スキームに参加あるいは参加を予定しているメーカー（ブランド）は、SMMTに情報が寄せられているものでは、アバルト（Abarth）、アルファ・ロメオ、アウディ、BMW、シボレー、クライスラー、シトロエン、ダイハツ、フィアット、フィアット・プロフェッショナル、フォード、ホンダ、ヒュンダイ、いすゞ、ジャガー・ランドローバー、キア、レクサス、LTI（ロンドン・タクシー・インターナショナル）、マツダ、メルセデス・ベンツ、ミニ、三菱、日産、ルノー、プジョー、プロトン、ポルシェ、サーブ、シュコダ、スマート、スバル、スズキ、トヨタ、ヴォクスホール（Vauxhall）、フォルクスワーゲン、ボルボとなっている（2009年5月14日時点）。

¹¹ 新車30万台分に相当。政府は1台につき1,000ポンドを負担し、自動車メーカーが1,000ポンドをそれぞれ負担する。

(3) ドイツ

電気自動車 (EV) 普及へ向けての連邦政府の施策は、「研究開発」、「枠組みの整備」、「市場化」の 3 つに重点が置かれている。ここではその代表的取り組みを示すが、今後の具体的な取り組み計画については、今後発表される予定の「エレクトロ・モビリティ国家開発計画」で明らかになる。

また、08 年 11 月 5 日に採択された景気刺激パッケージ (Konjunkturpaket) の第 1 弾と 09 年 1 月の第 2 弾で、エコカーの普及支援に関連する施策が実施されることになった。

①税制

a)新車登録時の自動車税免除

08 年 11 月 5 日～09 年 6 月 30 日に新車を購入し、登録すると、1 年間自動車税が免除される。排ガス基準「ユーロ 5」か「ユーロ 6」を満たす新車であれば、免除期間が最大 2 年延長される (10 年末まで)。「ユーロ 5」を満たしている乗用車を既に所有している場合は、09 年 1 年間の自動車税が免除される。

b)CO2 排出量に基づく自動車税課税

これまで排気量を基に算出していた課税方法は、09 年 7 月 1 日から「CO2 排出量」に基づく形に改正される。

09 年 7 月 1 日以降に登録された車両を保有している場合、1 キロメートル走行当たりの CO2 排出量が、10～11 年は 120 グラムまで、12～13 年は 110 グラムまで、14 年以降は 95 グラムまでの自動車は非課税となる。それぞれ基準以上の CO2 を排出する場合、超過 1 グラム当たり 2 ユーロの税金が課される。

09 年 7 月 1 日より前に登録された車両を保有している場合、13 年から CO2 排出量を基準とした税制に移行する。課税方法については 13 年以降、改めて決定する。これにより、ハイブリッド技術、バッテリー技術への各メーカーの取り組みを促進すると期待されている。

②研究開発 (R&D)

環境を経済発展の重点に据え、積極的な環境および気候保護への取り組みを見せるドイツだが、ドイツ自動車メーカーは、EV およびハイブリッド分野では後れを取っていた。政

府側の積極的な動きがみられるようになったのは、07年12月の一連の「統合エネルギー・気候プログラム (Integriertes Energie- und Klimaprogramme)」の採択以降で、そこで重点取組項目の1つとして「エレクトロ・モビリティ (Elektromobilität)」が掲げられるに至った。政府は、特にバッテリー研究の重要性を認識し、産業界と共同で研究開発支援を進めるとした。その後、08年6月からは、フォルクスワーゲン (VW) とエネルギー企業のエーオン (E.ON) が主導する「フリート走行試験：エレクトロ・モビリティ (詳細後述)」プロジェクトを支援している。ここでは、特にバッテリー研究が取り組みの中心に据えられている。

政府は、エレクトロ・モビリティへの注力度を強化しているところで、10カ年計画として現在「エレクトロ・モビリティ国家開発計画 (Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität)」を策定中。20年には、100万台のEVおよびプラグイン・ハイブリッド車 (PHV) を普及させるべく、産官学が協力してバッテリー研究から導入支援策までを含めた一連の措置を実施する意向である。それに先駆けて08年11月25、26日には、ベルリンで各界から専門家や関係者を招いて「エレクトロ・モビリティ国家戦略会議」が開催された。エレクトロ・モビリティ関連の施策には、主に連邦経済技術省 (BMWi : Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie)、連邦交通・建設・都市計画省 (BMVBS : Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)、連邦教育研究省 (BMBF : Das Bundesministerium für Bildung und Forschung)、連邦環境・自然保護・原子炉安全省 (BMU) の4省が関与している。

a)イノベーション連合「リチウムイオンバッテリー2015 (LIB 2015)」

07年11月に連邦教育研究省 (BMBF) 主導で結成されたイノベーション連合「LIB2015」を通じ、リチウムイオンバッテリーの研究開発が強化されている。BMBFによる支援額は6,000万ユーロで、これに産業側は、VW、BASF、ボッシュ (BOSCH)、エボニック (Evonik)、LiTECがコンソーシアムを結成し3億6,000万ユーロを自ら拠出する。

b)フリート走行試験

連邦環境省 (BMU) は、08年6月26日にVWとエーオン (E.ON) が開始したフリート走行試験に対し、4年間にわたり「気候保護イニシアチブ」の枠内で1,500万ユーロを支援する。フリート走行試験には、主に充電した電気で駆動し、必要な場合にのみガソリンまたはディーゼルを使用するVWのPHVを使用する。プロジェクトの目的は、太陽光、風力などの再生可能電力を利用し、試験車を路上でテストすることであり、その際、焦

点となっているのはバッテリー技術である。同プロジェクトには、VW と E.ON のほかに、フラウンホーファー協会 (Fraunhofer Gesellschaft) とドイツ航空宇宙センター (DLR : Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) も参加している。

c) モビリティ分野の実用化研究支援

モビリティ分野の実用化研究 (ハイブリッドモーター、燃料電池技術、蓄電技術) 支援を対象としたプログラムおよびドイツ復興金融公庫 (KfW) による融資に、09~10 年に追加で 5 億ユーロを支援する。このうち 1 億ユーロについて、2009 年 4 月 23 日から助成プログラムが開始された。

③自動車産業支援策

a) 環境プレミア (Umweltprämie)

中古車を排ガスの少ない新車に買い替える際に、2,500 ユーロの補助金を支給する制度で、ドイツ景気対策の第 2 弾の一部として導入された。対象となるのは、車齢 9 年超の乗用車を廃棄し、排ガス基準「ユーロ 4」以上の新車あるいは車齢 1 年以内の新古車に買い替える場合である。同措置の適用は、09 年末までと予定されている。連邦政府は、同措置に 50 億ユーロを拠出する¹²。

(4) フランス

①税制

a) 社用車税の免税および減税

年に一度課税される社用車税は CO2 排出量に従ってその税額が決まるが、天然ガス車、エタノール E85 (85%エタノール) 使用車、EV および HV の場合は免税となる。PL ガス車は 50%の減税となる。

b) 研究開発 (R&D)

エコロジー・エネルギー・持続可能開発・国土整備省、経済・産業・雇用省および高等教育・研究省の 3 省が共同で取り組む「陸上輸送に関する国家研究開発プロジェクト (PREDIT)」の第 4 期計画 (08~12 年) の中に電気およびハイブリッドエンジンにかかわ

¹² ドイツ政府は 09 年 4 月 8 日の閣議で、15 億ユーロの予算を 50 億ユーロに拡大した。

る技術開発プロジェクトを組み込んだ。PREDIT は電気およびハイブリッドエンジンのほか、陸上輸送のセキュリティーや都市部モビリティを含む 6 つのプロジェクトに対し、08 年からの 4 年間に総額 4 億ユーロの研究開発費を拠出する。

これとは別に、環境エネルギー管理庁 (ADEME) は特別基金 (総額 8,000 万ユーロ) を通じて低公害車の実証試験に助成金を交付している。ADEME は 09 年 2 月、トヨタとフランス電力公社 (EDF) による次世代プラグイン・ハイブリッド車、EDF とイリスバス (イタリア) のハイブリッド電気バス、ミシュランとウリエーズの次世代 EV など 8 つの実証試験プロジェクトに対し、総額 3,600 万ユーロの助成金交付を発表した。

②自動車産業支援策

a)環境報奨金・罰則金制度

政府は CO2 排出量の少ないエコカー販売を促進するための「報奨金・罰則金制度」を 07 年 12 月 5 日から実施。新車購入に際し、CO2 排出量の少ない車種購入には環境報奨金として最高 5,000 ユーロが支給される。反対に CO2 排出量の多い車種購入には最高 2,600 ユーロの罰則金が課せられる (表 4 参照)。09 年 1 月から CO2 排出量が 1 キロメートル走行あたり 250 グラムを超える新車購入については購入時だけでなく、毎年 160 ユーロの罰則金が課される。

表4 環境報奨金・罰則金制度の概要（単位：グラム、ユーロ）

報奨金		罰則金	
1キロメートル 走行当たりの CO2 排出量	金額	1キロメートル 走行当たりの CO2 排出量	金額
60 以下	5,000 (注)	250 超	2,600
61～100	1,000	201～250	1,600
101～120	700	166～200	750
121～130	200	161～165	200

(注) 購入価格の20%で、上限が5,000ユーロ

(出所) 環境・エネルギー管理庁 (ADEME)

電気自動車 (EV) の場合、CO2 排出量が1キロメートル走行当たり60グラム以下に相当し、購入価格の20% (上限5,000ユーロ) が報奨金として支給される。

ハイブリッド車 (HV) でCO2 排出量が同140グラム未満の場合は、2,000ユーロの報奨金が支給される (詳細は表5参照)。

表5 報奨金の詳細

(単位：1キロメートル走行当たりのCO2 排出量 (グラム))

報奨金額 (ユーロ)	相当期間 (年)	ガソリン車、 ディーゼル車	PL ガス車、 天然ガス車、 HV	ガソリン車 から PL ガス 車への改造	EV
購入価格の20% (上限は5,000)	2008-2009	60 未満		/	EV 全般
	2010-2011	55 未満			
	2012 以降	50 未満			
2,000	2008-2009	/	140 未満	160 未満	/
	2010-2011		135 未満	155 未満	
	2012 以降		130 未満	150 未満	
1,000	2008-2009	60-100	/	/	/
	2010-2011	55-95			
	2012 以降	50-90			

700	2008-2009	101-120			
	2010-2011	96-115			
	2012 以降	91-110			
200	2008-2009	121-130			
	2010-2011	116-125			
	2012 以降	111-120			

(出所) 環境・エネルギー管理庁 (ADEME)

b) 特別報奨金

これまで定められていた「車齢 15 年以上の車を廃棄した場合に 300 ユーロの報奨金」に代わり、車齢 10 年以上の車を廃棄し、CO₂ 排出量が 160 グラム以下の新車を購入する場合、08 年 12 月 4 日～09 年 12 月 31 日に購入した場合に限り 1,000 ユーロの報奨金が与えられる。

上記の環境報奨金・罰則金制度と並行して適応されるため、CO₂ 排出量が 1 キロメートル走行当たり 130 グラム以下の新車を購入すれば、報奨金の合計は最高 6,000 ユーロになる。

c) 環境・エネルギー管理庁 (ADEME, Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) の支援

- ・ 原付三輪車、原付四輪車 (クアドリシクル) などの場合、載積量 500 キログラム以下には 2,000 ユーロ、それ以上には 3,000 ユーロの援助が支給される。
- ・ 電気バスおよびハイブリッドバスの購入に際しては、30 席未満の場合には 1 万ユーロ、30 席以上の場合には 1 万 5,000 ユーロの援助が支給される。12 年以上たったバスの廃車が条件となる。

d) 市町村レベルの支援ーパリ市の例

09 年 3 月 21 日から、パリ市は新規で電動バイク (cyclomoteur électrique) を購入する際、税込み購入価格の 25% (上限 400 ユーロ) を援助する。

(5) イタリア¹³

①自動車産業支援策

a)エコカー普及促進策

イタリアでは環境問題対策として、10年程前から新車買換えインセンティブによるCO2排出量の少ないエコカー普及促進策が実施されている。

現在の普及促進政策は、06年12月27日に制定された法律第296号(実行法は法律2008年2月28日第31号)に則り進められているもので、買換えインセンティブの実施対象期間は06年10月3日～09年12月31日まで(同制度利用により購入した新車の登録期限は10年3月31日まで)。

さらに金融危機により打撃を被る自動車産業を支援するため、政府は09年2月6日、前出の法律で定めている補助対象を拡大させた暫定措置を閣議決定し、2月10日に制定された「金融危機にともなう危機産業の支援政策」として統合化した(本暫定措置は09年4月9日の法律33号で法制化された)。

現行以前の制度では、古い車の廃車を条件にしていたが、現行のエコカー普及策においては、99年12月31日まで登録した自動車、排ガス規制「ユーロ0」～「ユーロ2」の自動車を廃車して、特定のエコカーを購入するものに対して補助金を与える。詳細は下表のとおり。

表6 金融危機に伴う危機産業の支援政策：エコカー普及促進政策

	自動車の種類	補助金額	備考
A	<p>99年12月31日までに登録したユーロ0～2の自動車の廃車を条件としてユーロ4、ユーロ5の新車購入。</p> <ul style="list-style-type: none"> CO2排出量140グラム/キロメートル以下のユーロ4、ユーロ5のガソリン車の購入。 CO2排気量130グラム/キロメートル以下のユーロ4、ユーロ5のディーゼル車の購入。 	1,500ユーロ	電気自動車(EV)、ハイブリッド車(HV)はユーロ4あるいはユーロ5として認定されているためEV、HVも含む。

¹³ エコカー普及促進措置(現行法：法律2006年12月27日第296号および2009年2月6日の閣議決定による暫定措置)。

B	古い車の廃車を条件としない CO2 排出量 120 グラム/キロメートル以下のエコ車の購入。 <ul style="list-style-type: none"> メタンまたはバイオ燃料によるエコカー EV 水素燃料車 	3,500 ユーロ	HVはEVの категорияに入る。(06年の法律 296 号 228 条)
C	99 年 12 月 31 日までに登録したユーロ 0~2 の自動車の廃車を条件とする CO2 排出量 120 グラム/キロメートル以下の新エコ車購入。 <ul style="list-style-type: none"> メタンまたはバイオ燃料によるエコカー EV 水素燃料車 	5,000 ユーロ	HVはEVの categoriaに入る。(06年の法律 296 号 228 条)
D	99 年 12 月 31 日までに登録したユーロ 0~2 の車量重量 3,500 キログラムまでの自動車の廃車を条件とする。 <ul style="list-style-type: none"> 物と人の運搬用の車量重量 3,500 キログラムまでのユーロ 4、ユーロ 5 の自動車の購入。EV の場合は車量重量 4,500 キログラムまで可。 従業員利用による物の運搬用のユーロ 4、ユーロ 5 の自動車購入 特殊物の運搬用のユーロ 4、ユーロ 5 の自動車購入 ユーロ 4、ユーロ 5 のキャラバン自動車の購入。 	2,500 ユーロ	EV、HV も含む。
E	古いトラックの廃車を条件としない新車トラックの購入。 <ul style="list-style-type: none"> 物と人の運搬用の車量重量 3,500 キログラムまでのユーロ 4、ユーロ 5 のトラックの購入。 	2,000 ユーロ	EV の場合は車量重量 4,500 キログラムまで可。 HVはEVの categoriaに入る。(2006年の法律 296 号 228 条)

F	<p>99年12月31日までに登録したユーロ0～2のトラックの廃車を条件とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 物と人の運搬用の車重 3,500 キログラムまでのユーロ4、ユーロ5トラックの購入。 	4,500 ユーロ	
---	---	-----------	--

②研究開発 (R&D)

経済開発省のプロジェクト (INDUSTRIA 2015)¹⁴は、イタリアの将来的な生産システムを開発し競争力を強化するための産業戦略であり、5つある主要テーマの1つに「維持可能モビリティ」が含まれている。経済開発省は、各研究者グループ、企業および公的研究機関などから年ごとに申請されるプロジェクトの中から有望なプロジェクトを選出し、補助金を支給する。08年度における「維持可能モビリティ」のための補助金総額は1億8,000万ユーロで、22のプロジェクトに補助金が支給された。申請が採択された各グループは、プロジェクトコストの約40%にあたる補助金を得ている。

08年度に採択されたプロジェクトのなかに、電気自動車 (EV) に関わるプロジェクトはないが、ハイブリッド車 (HV) と電気二輪車に関わるプロジェクトが3件選ばれており、ほかに水素供給によるモビリティプロジェクトも選出されている。

③その他の優遇措置

ガソリン車に対する自動車保険料に比べ、エコカーの保険料を50%割安とする保険会社もある。また、EVはエコカーの中でも「グリーン車」(メタンガス、液化石油ガス (LPG)、EV、水素自動車) のカテゴリーに含まれるが、一部の地方自治体では、国の政策とは別にグリーン車の普及促進策を実施している。例えば、国の予算額を超える補助申請が寄せられたために補助金が得られない場合、地方自治体に支給申請をすることができる制度などがある。補助額は自治体により異なるが、ほぼ国と同等の金額を支給しているようである。

また、地方自治体によっては、EVを含むグリーン車に対して下記のような優遇措置を導入している。

(a) EVの保有税 (州に支払う自動車保有税)

新車登録から5年間免除され、6年目以降は通常の自動車保有税の4分の1の額を払う

(b) 市街地の有料駐車スペース (ブルーのラインで囲まれた区間) に無料で駐車可能

(c) 大気汚染対策で自動車交通が規制される場合、グリーン車は自由に通行可

¹⁴ 07年予算法で導入された新技術の開発促進政策で、15年までの中長期的な視点で、具体的にはR&D、技術の実用化、中企の知財権のためのサポートなどに重点が置かれる。

(6) スペイン

スペイン政府は「04年～12年省エネルギー・エネルギー効率化戦略(Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012)」に基づく「08年～11年省エネルギー・エネルギー効率化プラン(Plan de Ahorro y Eficiencia Energética 2008-2011)」(08年8月2日閣議決定)により、14年には国内に電気自動車(EV)・ハイブリッド車(HV)を100万台普及させることを目指すとしている。^{15 16}

この目標達成に向け、産業商務観光省(Ministerio de Industria, Comercio y Turismo)と「エネルギー多様化および省エネルギーのための機関 IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía)」が「08年～12年行動計画(Plan Accion 2008-2012)」を策定、EV・HVの開発促進、購入促進を進めている。

①税制

EV・HVの購入者が享受できるインセンティブとしては、自動車登録税の減免、乗用車買い替え支援による低利自動車ローン保証の適用、購入補助金などがある。

a)自動車登録税の減免制度

走行時のCO2排出総量に応じて適用される税率が4段階に分類される。よって、必ずしもEV・HVを対象(要件)とした制度ではないが、CO2排出ゼロプログラムのEVは税率0.00%が適用され、また低排出のHVも0.00%または低税率を適用される可能性が高い。CO2排出量と税率、適用車種については表7参照。

¹⁵<http://www.mityc.es/energia/desarrollo/EficienciaEnergetica/Documents/AprobacionEstrategia.pdf>

<http://www.la-moncloa.es/NR/exeres/66659A05-D28E-443F-84C4-3BF2203BACF1,frameless.htm?NRMODE=Published>

¹⁶<http://www.mityc.es/energia/desarrollo/EficienciaEnergetica/Documents/AprobacionEstrategia.pdf>

<http://www.la-moncloa.es/NR/exeres/66659A05-D28E-443F-84C4-3BF2203BACF1,frameless.htm?NRMODE=Published>

表7 車両登録税 税率表

1 キロメートル走行 当たりの CO2 排出量	車両登録 税率 (%)	適用車種の例 (注)
120 グラム未満	0.00	トヨタ・プリウス、ホンダ・シビックハイブリッド、ダイハツ・ブーン
120 グラム以上 160 グラム未満	4.75	ホンダ・アコード、三菱コルト、トヨタ・ビッツ
160 グラム以上 200 グラム未満	9.75	日産プリメーラ、マツダ・アクセラ、トヨタ RAV4
200 グラム以上	14.75	レクサス LS、スバル・レガシー、スズキ・エスクード

(注) 日系メーカーの車種の一部のみ抜粋。メーカー・車種・呼称は日本名。車種のモデルによっては別カテゴリーになる場合もある。

(出所) IDAE 「GUIA DE VEHICULOS TURISMO DE VENTA EN ESPAÑA」

②研究開発 (R&D)

14 年には EV・HV を 100 万台普及させるとの目標に向け、政府は国内での次世代車の開発を支援する。既存の R&D 投資支援の枠組みで、09～10 年の間に R&D 投資案件への補助および融資で 3 億 2,000 万ユーロを支出する。また、R&D 投資に対する法人税控除により 1 億ユーロ規模の減税を実施する。

また、EV の普及促進のため、IDAE と共同で、総額 1,000 万ユーロのパイロットプロジェクト (MOVELE) を始動させる。10 年までに都市部に 2,000 台の EV を普及 (800 万ユーロ) させ、充電スタンド網を整備 (150 万ユーロ) する。

③自動車産業支援策

a)購入補助

地方自治州政府が提供するインセンティブで、それぞれの自治州により補助金の有無、金額、要件は異なる。自治州政府は、中央政府からの補助金 (IDEA 経由) を原資として、2,000 ユーロを上限として購入補助を行うことが多い。ただし、一部州においては、州政府が独自予算から補助金を上乘せして支給する場合もある。

09 年 3 月現在有効な購入補助を支給する自治州は、アンダルシア州、アラゴン州、ア

ストゥリアス州、カンタブリア州、カスティジャ・イ・レオン州、カスティジャ・ラ・マンチャ州、カタルーニャ州、ガリシア州、ナバーラ州、バスク州、バレンシア州。

EV・HV 購入補助を支給する州の事例として、アンダルシア州政府の場合を以下に紹介する。¹⁷

購入補助額：最大 3,000 ユーロ

支給対象：HV（電気モーターのみでの走行が可能で、CO2 排出量が 140 グラム CO2/キロメートル未満のもの）、EV、天然ガス車など。

：トヨタ・プリウス：補助額 3,000 ユーロ

：ホンダ・シビックハイブリッド：補助額 2,000 ユーロ

：その他の EV・HV：個別申請後に判断

補助支給期間：14 年末まで

根拠法令：「アンダルシア州の持続可能なエネルギー開発のためのインセンティブの原則規定を定め、09～14 年分を公示する 09 年 2 月 4 日付け指令」

b) 乗用車買い替え支援

(i) スペイン金融公庫 (ICO) による低利の自動車ローン保証 (Plan VIVE)

保有年数 10 年以上の中古車から現行の新車 (エネルギー効率の良いエコカー) への買い替えの際に、ICO が保証する。ローン保証額は 3 万ユーロが上限、うち 1 万ユーロまでは無利子で、これを超える金額は 2.5% の利子を適用。

必ずしも EV・HV だけを対象 (要件) とした制度ではないが、中古車からの買い替えを伴う場合には享受できるインセンティブ。

(ii) 新車買い換え促進のための補助金 (Plan 2000E)

政府は 09 年 5 月 22 日、環境性能の優れた新車の買い替え促進を目的とした補助金制度 (Plan 2000E) を公布した。車齢 10 年以上の中古車を廃車にし、CO2 排出量 120 グラム以下など一定の環境性能を備えた車 (車両価格の上限は 3 万ユーロ) を購入する場合、1 台購入につき原則として 2,000 ユーロを交付する。制度の概要は下表のとおり。10 年 5 月までに 20 万台規模の買い替え需要の喚起を目指す。

¹⁷<http://www.juntadeandalucia.es/innovacioncienciayempresa/descarga/contenidos/cice/SSI-3316410/incentivo/090216/d1.pdf>

表 8 ス페인における買い替え補助対象車両

	走行1キロ当たりのCO2排出量	新車・中古車	車両価格
乗用車	120グラム以下の低排出車	新車、または 車齢5年以下 の中古車	3万ユーロ 以下
	149グラム以下で、横滑り防止装置、 および前部座席にシートベルト警告機 能付き		
	149グラム以下で、3元触媒（ガソリン 車）、または排気ガス再循環（EGR）装 置（ディーゼル車）付き		
小型貨物 自動車	160グラム以下		

(注1) 期間は09年5月18日より1年間、ただし予算枠の20万台が販売された段階で終了。

(注2) 経年車（車齢10年または走行距離25万キロ以上）の廃車が条件。

(注3) 補助金額は原則2,000ユーロ（自治州により、1,500～2,200ユーロと変動）。

(出所) 勅令898/2009（09年5月22日）

以上