

欧州

フランス：炭素排出量も考慮したEV購入補助金制度

EV補助金の対象選定に環境スコアを導入、欧州域内生産車を優遇

政策・経済センター
綿谷謙吾
03-6858-2717

1 フランスのEV購入補助金制度

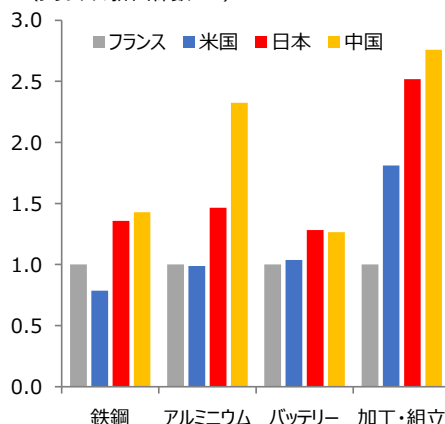
概要	<ul style="list-style-type: none"> EV購入補助金の対象車種の条件に、製造から輸送プロセスのCO2排出量等をもとにした「環境スコア」を導入 環境スコアが高い（＝低炭素）車種が補助金の対象
補助額	<ul style="list-style-type: none"> 価格が47,000ユーロ未満の車両を購入する場合が補助対象 購入費用の27%を補助（上限：5,000ユーロ）
環境スコアの計算方法	<ul style="list-style-type: none"> 環境スコアの計算対象は、EV製造で使用する①鉄鋼、②アルミニウム、③その他素材、④バッテリー、⑤中間加工・組立、および⑥フランスまでの輸送、で排出されるCO2排出量 CO2排出量の係数は、生産国や輸送方式ごとに基準値を設定
対象車種	<ul style="list-style-type: none"> 79モデル（そのうち日本メーカー：7、韓国メーカー：1、中国系傘下の欧州ブランド：3）

注：対象車種は23年12月15日時点。

出所：フランス政府HP等より三菱総合研究所作成

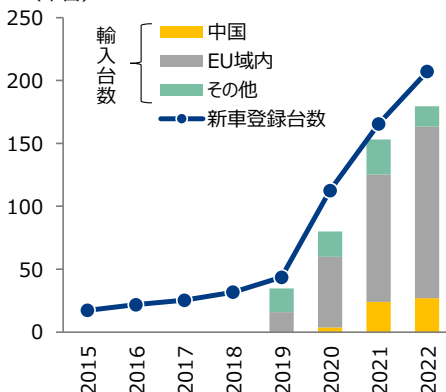
2 炭素排出係数の各国比較

(フランスの排出係数 = 1)

注：フランスのCO2排出係数を1とした場合の比較。フランス、アメリカの一部品目は、欧州、北米区分の基準値を採用。
出所：フランス政府HPより三菱総合研究所作成

3 EVの輸入と新車登録台数（フランス）

(千台)

注：EVはHSコード870380。新車登録台数と輸入台数の差は、仏国内向けに生産・販売された台数に相当。日本、米国からの輸入台数は2019年は数千台あったが、2020年以降大幅に減少している。背景には、現地生産が進んでいることがあるとみられる。
出所：Eurostat, Comtradeより三菱総合研究所作成

評価ポイント

フランスEV購入補助金制度の概要

- フランス政府が9月に公布したEV購入補助金制度の改正について、対象車種が12月に公表された。
- 新たなEV購入補助金制度の特徴は、対象車種の条件にCO2排出量をもとにした「環境スコア」を導入した点である（図表1）。環境スコアの計算には、EVの組立だけでなく鉄鋼やバッテリー等の部品、フランスまでの輸送時のCO2排出量も対象となる。各プロセスでの排出量の係数は国・地域ごとに基準値が設定されている。環境スコアが60点以上で補助金の対象車種となる。
- 主要国の係数をみると、仏米と比較し日中の炭素排出係数が高い（図表2）。背景には、鉄鋼であれば米欧のほうが電炉の割合が高いことや、原子力・再生エネなどの電源構成の違いがあるとみられる。なお、輸送に関しては、陸路と比較し船舶のキロメートル当たりの炭素排出係数は小さい。ただし、アジアと欧州の距離は離れているため、アジアからの輸出は炭素排出量が多くなる。
- 環境スコアの仕組みを踏まえると、欧州域内で生産するほど補助金の対象になりやすい。実際に対象車種の大半は欧州系のブランドだ。日本や韓国メーカーも選定されているが、欧州で生産しているモデルが中心となっている。

今後の注目点

- フランスの新たなEV補助金制度は、環境対策を前面に出しているが、実態は自国・欧州域内の生産優遇である。対中デリスキングの面もあるが、中国で生産している欧米系のブランド（テスラの一部モデル、MG等）も補助金の対象外となっている。イタリアも同様の仕組みを検討しており、他国にも広がれば、自動車メーカーのサプライチェーンに影響を与える可能性がある。
- ただし、今回の補助金は、EVの普及を遅らせる可能性がある。フランスのEV輸入に占める中国のシェアは15%、その他EU域外国からの輸入は1割となっている。需要を満たすには現状EU域外国からの輸入が必要不可欠だ（図表3）。