

フランス、次々と環境政策を打ち出す

◆フランス出発の航空便利用客に環境税を課税し、税収は鉄道整備に充当

2019年7月9日、フランスのボルヌ交通担当相は、同国から出発する航空便の航空券に、20年から税金を課す方針を明らかにした。税収は年1億8,200万ユーロ（約220億円）が見込まれており、環境への負荷が少ない鉄道など、輸送インフラ整備の資金に充てられる。航空分野で排出される温室効果ガス（CO₂）は、原単位（1人が1km移動）当たりで、鉄道の14～40倍と高く、航空分野由来の排出量はフランスの総排出量の5%、世界では2%程度を占めるという試算もある。

国内と欧州路線の航空便のエコノミークラスで、1.5ユーロ（約180円）、ビジネスクラスには9ユーロの税金が航空券に課せられる。欧州域外便のビジネスクラスには18ユーロの最高税額が適用される。なお、到着便は対象外である。

フランス政府は環境規制の強化を図ってきたが、自動車への燃料税の引き上げ計画は、自動車しか移動手段のない地方や低所得者層の反発を呼び、反政府デモ「黄色いベスト運動」を引き起こし、計画が中止に追い込まれた経緯がある。

そこで今回は、課税対象を選別し、ビジネスクラスを利用できる層には高い税金を課す一方で、飛行機に頼らざるを得ないコルシカ島行の国内便、海外の仏領へ向かう便は、課税対象から除外し、国民の反発を和らげる配慮を行っている。

◆環境負荷の少ない車への買い替えで、中古ディーゼル車は補助の対象外へ

フランス政府は7月17日、廃車手当の制度改正を官報で発表した。8月1日から新制度に移行する。汚染度が高い旧世代の車両（ガソリン車は97年以前、ディーゼル車は01年以前のモデル）を廃車にして、新しいモデルへの買い替え時に支給される制度だ。政府は「黄色いベスト運動」の要求もあり、18年末に同制度の支給額の増額を決めていたが、利用者が予想以上に多く、財政負担軽減のため、対象車種等制度の見直しを行った。利用者は18年で既に21万件と予測を70%超過していた。またディーゼル車への買い替えが半数近くを占め、電気自動車（EV）への買い替えは5%程度に過ぎないと、環境団体などから指摘されていた。

制度の変更点の1点目は、所得下位50%の世帯を優先対象とし、所得上位の世

帯はフルEVかプラグインハイブリッド（PHEV）の購入に制限したことだ。2点目は、CO₂排出量の上限を、現行の122g/kmから116g/kmへと引き下げたことだ。ディーゼル車については19年9月1日以降に新車登録された車両に限定した。3点目が、車種により支援額を増減したことだ。ガソリン車は2,000ユーロが1,500ユーロに減額された。一方で、フルEVかPHEVは、所得にかかわらず2,500ユーロに引き上げた。なお、6万ユーロ以上の高級車は対象除外となる。

◆生産者による回収・リサイクル責任を強化する循環経済法案を閣議決定

フランス政府は7月10日、再利用やリサイクルの促進による廃棄物の削減と循環型経済の構築を目的とする、「循環型経済のための反廃棄物法案」を閣議決定した。18年4月に政府が公表した循環型経済行程表に沿って、具体策を盛り込んだ。

製造者責任の強化の方針も示された。「拡大生産者責任（EPR）」制度では、対象が、現行で義務付けられている、電気・電子機器、容器包装、衣料・靴、家具など14のカテゴリーに、新たに、建材、DIY・ガーデニング製品、スポーツ用品、玩具、たばこ、ウェットティッシュなどが加えられた。また、メーカーや輸入業者等は、拠出金を出してリサイクルルートの確立を行う団体を運営する義務を負うが、廃棄物削減等の取り組み業績に応じて、個々のメーカー・輸入業者等には、拠出金の減額又は増額（最大20%）が適用される。

電気・電子製品や家具については、21年から、修理用の交換部品の確保について、メーカーと販売業者が情報を消費者に提供する義務を負う。また、修理業者は、リユース部品を用いた修理を提供する義務を負うことで、廃棄物を削減する。

法案は19年9月に上院、次に下院で審議され、20年3月までの可決を目指す。

◆マクロン政権は、欧州議会選挙の緑の党の躍進などを背景に環境政策に自信

フランス政府が、矢継ぎ早に環境政策を打ち出している背景の一つには、6月に実施された欧州議会選挙の結果があるといわれている。緑の党の躍進を背景に、「黄色いベスト運動」での反省を踏まえつつ、低所得者層の反発を招かぬように慎重に政策を進めている。政権への支持率も回復傾向にある。拡大生産者責任など、業界団体から反発が予想される内容もあり、今後の審議で変更もあるだろうが、欧州の政策の牽引役となっているフランスの動向には注目だ。 【赤山英子】