

● 欧州環境情報

スペイン、風力発電ブームに関連して電気自動車の需要高まる

欧州全土での風力発電容量の急増とクリーンエネルギーブームの恩恵の広がりを受け、スペインでは電気自動車の需要が高まっていると、スペインの送電網運営企業 Red Eléctrica 社の代表が述べている。

スペインでは現在 18,700MW の風力発電容量を持っているが、この冬場には半分以上の電力需要を賄った経験を持ち、同社は他の欧州諸国からのグリーンエネルギーに対応可能な送電網接続の不足が原因で、システム安定稼動のために、いくつかの風車を停止させなければならなくなった。

「ボトルネックはフランスの送電網であるが、実際には欧州全体の送電網と接続している。」と同社社長はロイターでのインタビューで述べている。Red Eléctrica 社とフランスの送電網運営会社である RTE 社は、来年早々からの約 30 年プロジェクトで、フランス～スペイン間の新送電網建設に合意し、現状の送電容量倍加させる計画である。

スペインではこの 20 年間に、二酸化炭素排出や燃料輸入を削減するために、数十億ユーロの投資を行ってきたが、フランスとスペイン間の送電容量は、ピレネー山脈を越える送電線建設に対する住民反対や、フランス側の熱意不足などが原因で、1982 年以降まったく増加していない。

スペインはこの 6 年間に、比較的小さい市場であるにも関わらず、ポルトガルとの 2 つの送電線建設を成功させた。このポルトガルとの 2 つの送電線は、2012 年までに操業される予定であり、イベリア半島の電力システムを変動しやすい風力発電出力に対応させるだけの容量にまで増強させることが期待されている。

しかしポルトガルは、スペインの変動しやすい風力発電を解決するだけの十分な送電容量を持っておらず、またイベリア半島は他の欧州からかなり孤立した位置にある以上、スペイン政府の大規模な再生可能エネルギー支援は、欧州電力部門の排出を削減するのに十分な可能性に合致していないことが懸念される。

・電気自動車

Red Eléctrica 社は、夜間の風力発電出力上昇の最大問題に直面している。クリーン電力のどれだけがスペイン中に点在する数千基のタービンから有用となるかに関わらず、夜間の電力需要は下落するためである。同社は 2009 年 12 月 30 日の早朝に、風雨の激しい天候により需要が非常に低い時間帯でのグリーン電力の変動の原因になるとして、タービン数基を停止させた経験も持つ。

一方で電気自動車の大半が夜にかけて充電を行うため、その変動出力を吸収するのに役立つという動きがある。電気自動車とのバランスを保つために寄与するこのシステムは、イギリス政府が先週（2 月末）に、2011 年から新しい電力自動車のコストの 25% を資金提供することをイギリスの風力発電出力は、スペインよりもはるかに小さいにも関わらず決定させた。

「我々にとって、特に夜間など、限界に到達可能なさらなる時間を増やすことが最重要であり、風力発電を統合するための難問である。石油に代わるエネルギー安全性の改善や、我々の住む都市の大気質改善や騒音削減から離れて、電気自動車は、再生可能エネルギーへの取組にとっても非常に好都合である。」と同社社長は述べている。

電気自動車は、産業需要の低い風の強い夜間に充電されることで、システム効率を大きく

改善することが可能であるが、充電時間はシステムへの負荷を確保するよう管理されなくてはならず、需要のピークが夜間の早い時間帯に訪れる場合の自動車への充電が突然増加しないように夜間に渡って充電されるような管理も必要である。電力システムにとって起こりうる最悪の事態は、電気自動車を所有している人々が同じ時間にプラグインして充電を開始させてしまうことである。

研究報告、電気自動車は「軽油より環境に悪い」

デンマークの分析家によると、今後 15 年間にわたって欧州の電力が化石燃料に依存する限りは、ディーゼルエンジン車から電気自動車への転換は、輸送部門からの炭素排出削減には貢献しないだろうと述べている。

この研究は、デンマーク石油産業協会がコンサルタント会社の Ea Energy Analyses 社と協力して準備したものであるが、様々なエンジン技術、ガソリン、軽油、ハイブリッド、プラグインハイブリッド、電気自動車からの CO₂ 排出をそれぞれ比較したものである。1km 当たりの CO₂ 排出は、“well-to-wheel”（一次エネルギー採掘から走行まででの評価）におけるエネルギー生産サイクルを考慮した際、これらにほとんど差がなく、この傾向も 2025 年まで続くことが報告された。またハイブリッドカーや電気自動車からの CO₂ 排出はほぼ同じで、ディーゼル車は 8% より多く炭素を排出する。一方でガソリン車からの排出は、ディーゼル車と比べてエネルギー効率がよくないため、35% 多くなると述べている。

研究結果は、電気自動車が「排気筒」からの排出は最も少ない一方で、従来自動車ほど長距離走行ができず、また最高速度も低いことを挙げている。充電 1 回で同じ距離を走れる電気自動車は、実際にはディーゼル車よりも CO₂ 排出量が多く、重量も大きくなり、さらなるエネルギーを必要とするとしている。

様々な車の CO₂ 排出量に大差がないのは、電気自動車は間接的に発電所の電力を消費する際に CO₂ 排出がされており、従来型自動車が排気筒から直接 CO₂ を排出していることの差のみであるとしている。

長期的には、EU は電気自動車用にクリーン電力を供給することによってエネルギーバランス中の再生可能エネルギーの比率を上げることを目指していることを、報告書でも指摘している。2015 年までに電力生産の約 5% を電気自動車へ充電することを再生可能エネルギーベースとする予定であるが、2025 年までにはこれを 15% にまで引き上げることができると予測されている。「長期的可能性として、2020 年以降、電力システムにおける電気自動車とハイブリッドカーへの投資効果は、CO₂ 排出削減効果への重要な要素となるだろう。」と報告書は結論付けている。

• EU は共同戦略を模索

2009 年 9 月に発表された報告では、電気自動車に対する課税についての国内議論に貢献することを本来の目的としていたが、言及された問題は、電気自動車に関する EU レベルでの議論が EU 議長国であるスペインによって始められて以来、より大きな関心を集めている。3 月 1 日にブリュッセルにおける会合で、競争国の大臣らは、欧州委員会にクリーンでエネルギー効率の高い自動車、および純粋電気自動車やプラグインハイブリッド車に対するアクションプランを示すよう要求した。EU 幹部は、各国大臣らが 5 月の会合においてクリーンでエネルギー効率の高い自動車に対する欧州戦略を、アクションプランに従って提案するだろうと述べている。

そのアクションプランは、欧州における充電社会基盤の開発、充電電池の技術開発の促進を

目指すものであることが、会議の結論で述べられた。またグリーンカーに対する標準化の重要性、特に自動車の安全性の分野が強調された。

欧州委員会は現在、純粋電気自動車やハイブリッドカーに対する型式認可システムの統一作業を行っているところである。EU 首脳らはまた、電力を燃料とする自動車を利用するエネルギー源についての問題も取り上げている。加盟国によるスマートグリッド建設や再生可能エネルギー利用促進について、さらなる仕事を要求している。

イギリス、「グリーンホーム」融資制度開始

イギリスの家庭は、気候変動や燃料不足対策の新法での提案の下で、住宅の効率改善を進めるために低金利ローンを受けられるようにすると、政府関係者が3月2日に述べている。

この目的は、家庭の改装に対する高い前払いコスト対策であり、例えば屋根裏部屋を設置する場合、壁を厚くし、目張りした窓を設置するような場合、助成された利率で長期的ローンを組めるようにするものである。財政の厳しいイギリス政府は、住宅に対する高い需要によって、銀行やエネルギー会社や低炭素技術を持つ企業を含む私企業の貸主に、低利率ローンを提供可能となることを望んでいる。こうした計画の目的は、借金返済が人ではなく家にかかることを確実にするための法制度を確立させることであるとされている。

「暖かい家庭、緑の家庭」というスローガンは、家庭からの炭素排出を2020年までに29%削減する目的を持つ。イギリスにおける排出の約4分の1が、家庭でのエネルギー利用が由来となっている。しかしこれに対してどれだけの融資が必要かは不透明なままであり、新たな「グリーン銀行」のような融資機関が必要である、と気候関連のシンクタンク E3G 社のエネルギー効率担当者は述べている。

政府は2つの他の改革を告知している。1つが中央政府からの義務に優先して、地方政府がエネルギー企業にエネルギー節約へ投資するよう働きかけることを認可すること、もう1つが貸主からの効率への投資を促進する新たな資産賃借基準である。

こうした戦略は現存する炭素排出削減目標に沿ったものであり、現在第3期の2008～2011年の3年度で、エネルギー企業が家庭でのエネルギー効率改善に約28億ポンド（31億ユーロ）の投資を促進させることが期待されている。新戦略は2020年までに、イギリス全体の2,600万世帯のうちの700万戸の「環境アップグレード」を実現することを目指している。イギリスはこれに先駆けてスマートメータの2020年までに全世帯への設置計画、および2016年からの新築家庭での「ゼロ・カーボン」の適用を告知している。

Vireol 社、イギリス第3のバイオエタノール精製所建設へ

バイオ燃料企業の Vireol 社は、飼料用小麦からバイオエタノールを作る、イギリスで3番目に大きい精製所の建設に今年7月から着手し、さらなる拡張も検討していることを、同社代表が述べている。

Vireol 社の精製所は、東イングランドのグリムスビー市にあるが、穀物53万トン／年を使用する。うち大半が飼料用小麦で、年間2億リットルのバイオエタノールを、タンパク質を豊富に含む DDGS（穀物蒸留粕）の副生成物と合わせて生産している。この DDGS は動物用飼料として利用されることになる。

イギリスのバイオエタノール産業はやや出遅れた感があり、原料にサトウキビを利用したイギリスの砂糖精製所での最近の生産容量が約7,000万リットルのみである。

Ensus 社は現在、小麦約110万トンから年間4～4.5億リットルの生産容量を持つ、イギリス初の小麦ベースのバイオエタノール精製所を北イングランドのティースサイドで稼働させ

ている。

Vivergo Fuels 社は、東イングランドのハルに 2 番目に大きなバイオエタノール精製所を建設中であり、生産容量は前述 Ensus 社の施設とほぼ同じになる見込みである。稼動開始は今年末か来年早々の予定である。

Vireol 社代表は、上記精製所は 2013 年に稼動する見込みで、再生可能エネルギーから自動車用燃料の 5%を含有するイギリスの目標計画に合致させることができると述べている。EU では自動車用燃料の 10%を 2020 年までに再生可能エネルギーを使うことを義務付けており、同代表はイギリスでは約 60 億リットルに相当すると見ている。

Vireol 社代表は、Ensus 社、Vivergo 社、Vireol 社の精製所容量を合計しても、まだ約 10 億リットル分しか持ち合わせていないことを述べている。イギリスが輸出可能な余剰小麦は、200~350 万トンであり、3 つの精製所では 250 万トン以上の消費が可能である。しかしこの 3 施設すべては港湾地区に存在しており、もし国内供給が厳しいのであれば、輸入による材料供給も容易である。

Vireol 社代表は、欧州では穀物生産可能量の 50~60%しか生産しておらず、小麦生産を増加させる十分な余地があると述べている。

EU、2011 年から CO₂ 排出権取引を中央集権化する計画

欧州委員会は 2011 年から排出権取引の集約化を検討しており、炭素価格が「異常に低い」場合には競売をキャンセルできるようにする計画であることが明らかになった。

EU 幹部らは、炭素排出権価格の長期的展望を求める産業界からの圧力を受け、2013 年から始まる欧州排出権取引制度 (EU-ETS) 第 3 期間に先駆けて、オークションをどう調整するかを決定しているところである。

EU-ETS は地球温暖化の原因とされる二酸化炭素排出を抑制する主要な手段である。排出量上限を超える企業は、余剰分を持つ別の企業から炭素排出権を購入しなければならない。EU-ETS の最初の 2 期間は、低価格や全体の余剰排出権由来の初期トラブルや、景気低迷などに振り回され、同時に無償割当を得て思わぬ収入増となった企業も現れた。

現在の排出権取引は、主に規制を受けたロンドンの欧州気候取引所のような私的市場で行われている。

研究報告：イギリス洋上風力発電、コストは原子力の 2 倍

洋上風力発電施設から生産されるイギリスの電力は、原子力発電と比べると少なくとも 2 倍になることが、エンジニアリングコンサルト会社の Parsons Brinckerhoff 社による最新の報告書で発表された。

イギリスの計画は、2020 年までに洋上風力発電施設容量を 30GW 以上とし、原子力発電所については旧式反応器の交換および新設も合わせて計画していた。政府の原子力計画は、いくつかの環境団体によって、あまりにも高価であることから反対を受けていた。

ところが Parsons Brinckerhoff 社による分析では、洋上風力発電網計画を支援する企業は、原子力発電電力コストを解体や廃棄物処分も含めて 6~8 ペンス/kWh と見積もっているが、これに対して洋上風力発電は 15~21 ペンス/kWh かかる。(1 ペンス=0.01 ポンド:1 ポンド=約 143 円)

3 月 8 日に出版された報告書では、イギリスでは波力発電が最も高価な発電方式として紹介され、およそ 16~38 ペンス/kWh である。これに対して、陸上風力発電が 8~11 ペンス/kWh で、天然ガス発電の 6~11 ペンス/kWh に対抗できるものとされている。

陸上風力発電に対する根強い市民の反対は、イギリスの炭素排出削減目標に対する解決策として、数年にわたるこうした多くのプロジェクトを海（洋上風力発電）へ追いやってきた。

報告では、燃料価格、炭素排出権価格、操作維持管理コストと合わせて、施設寿命や建設スケジュールの最適化を含めた予測を考慮したものとなっている。ただしモデルには送電に関するコストは含んでいない。理由は風力発電施設や他の分散電力供給源にかかるコストがどのように割り当てられるかが大きな不確定要素として残っているからである。

もし洋上風力発電施設からの電力輸送コスト全額が、洋上風力発電電力価格のみに割り当てられるのであれば、その価格はさらに約20%上昇するだろうと、報告書では述べられている。

EUのCO₂税提案、4月に予定

EUの新税制委員のŠemeta氏は、EUレベルでの燃料への最低CO₂税率の調整についての議論を復活させ、4月早々には新たな提案を議題に挙げる計画である。同委員は4月後半に委員会団体における同僚と法制化に向けた議論を希望しており、4月または5月に提案を示す計画である。

提案では、各地域における環境優先事項として組み入れるために、現存のEUエネルギー税制規制で精査される予定である。現在は、法律でEU各国が消費量に応じた燃料に対して課さなければならない最低税率レベルを設定しているところである。

EU加盟国でも炭素税導入の動きは盛んであり、1990年代前半から炭素税を導入していた北極圏を持つスウェーデン、フィンランド、デンマークも税率調整の動きに同調予定である。フランスでは、サルコジ大統領が国家規制の設定に向けて努力しているところである。その結果、EUの強制力を持つ環境税にもっとも声を上げて反対していたイギリスが、目だって孤立して見えるようになってしまった。

EU「ごみ」リーグ、デンマークが首位

2008年の欧州各国から発生する都市ごみの量は、チェコの306kgからデンマークの802kgまで、幅広い統計結果となったが、全体の傾向としては明らかに増加気味であると、欧州環境協会（EEA）の報告書が示した。

新しい統計によると、EU市民は2008年に1人当たり平均して524kgのごみを排出しているが、これは前年比で2kgの増加である。2007年と2008年それぞれの傾向を比較すると、都市ごみ発生量は17ヶ国では増加、10ヶ国では減少している。最大の増加を示したのがマルタで、1人当たりのごみ量が46kg増加した。ドイツも17kgの増加を示している。

・リサイクル率は1%上昇

リサイクルもしくはコンポスト化される廃棄物の量に関しては、EU全体の傾向は2008年に1%上昇し、埋立は2%減少している。焼却される廃棄物の量はほぼ同水準である。しかしながら、EU27ヶ国におけるリサイクルおよび埋立状況については、国ごとに事情が大きく異なる。

例えばエストニアではリサイクル率が10%減少し、反対に埋立が11%増加している。同様の傾向がラトヴィアではそれぞれ7%の増減が見られる。アイルランドは、2007年にはデンマークに次ぐ2番目にごみ発生量の多い国であったが、2008年には1人当たり53kgの減量を実現させた。しかし1人当たりの発生量は733kgで、デンマークの802kg、キプロスの770kgに次いでEU第3位である。

リサイクル上昇率に関しては、オーストリアがリサイクルおよびコンポスト率が59%から

69%に上昇し、埋立率は10%減少した。ルクセンブルクもリサイクル率を17%にまで増加させている。

ブルガリアはいまだに埋立率100%、ルーマニアも99%である。例えばブルガリアは、処理施設が建設されるまでごみを梱包して保管しておく予定である。

ハンガリーの「使用済み」CO₂クレジット販売、カーボン・トレーダーが懸念

ハンガリーによる「使用済み」カーボンクレジットの販売、環境運動家らは「ホットエア」と呼んでいるが、キャップアンドトレードの信用に傷を付けるものであると、産業団体が3月20日に抗議したが、分析家らは価格への影響は小さいと期待している。

ハンガリー政府は3月第3週に、認証排出削減量クレジット（CERs）の第1回目の販売を実施した。これはハンガリー企業がすでにEU-ETSでの排出に対するオフセットとして使用したものである。

こうした使用済みCERsは、欧州ではカーボン・オフセットとして有効ではなく、欧州委員会は3月19日に使用済みCERsがEU炭素市場に再流入しないように取引規則を改定した。しかし欧州各国政府は、約1億トン分の使用済みカーボン・オフセットを所有しており、これはオーストリアの温室効果ガス排出分に相当し、理論的にはEU以外の購買者に再販売することが可能である。京都議定書の下では、先進国は排出規制値を達成するために、カーボンオフセットを購入したり、発展途上国の炭素削減に対して支払ったりすることが可能である。

・東欧での「ホットエア」

リサイクルクレジットの国際取引は合法であり、いくつかの旧共産国の温室効果ガス排出が京都議定書目標をはるかに下回っているという事実が利用され、それらの国々は初期割当排出ユニット（AAUs）を売却に回している。

ハンガリーは3月第3週に、約80万トン分の使用済みCERsを売却した。これはAAUsとは別のものであるという。この取引は、ハンガリー政府がAAUsと比べてCERsの価格が高いことで利益を上げられるようにしたもので、この取引はまた透明性に乏しく、「ホットエア」として環境活動家らによって批判されている。

日本企業は2008～2012年に京都議定書の下での3億トンのカーボン・オフセットを購入したが、ほとんどはCERsとして購入したものと思われる。日本企業は最終的には、自主目標に対するカウントとして日本政府に申請すると見られるが、その間にCERsを売却し、より安価なリサイクルクレジットを購入し、CERsの供給を増やすことも考えられる。

Barclays Capitalの代表は、東欧諸国はリサイクル可能なCERsは、多くても1,150万トン分であると見積もっている。ハンガリーの取引は、特に使用済みCERsがパリを拠点とするBlueNext取引所で取引された後に批判が巻き起こった。すなわちEU企業が価値のないオフセットを知らずに買われていたことに対するものである。

EU、REACH化学法の変更を検討

1,000ページに及ぶREACH化学規制の一部がいまだ不明瞭なままであり、有害化学品をより安全な物質への代用の迅速化のための改訂が必要である、とEU環境委員Potočník氏が述べている。現状でのREACHの履行は「悪」であり、「非持続的」とであると、同委員は批判している。

- ・代用品の迅速化

REACH の履行および「代用品への道筋」が、迅速化のために必要であると、Potočník 委員は述べている。現在、「高懸念物質」(SVHC) の候補リストに 29 の物質があり、代用品が検討されているものであり、他の 7 つの物質が優先リストに含まれている。しかし代用品リストには何もなく、その記載数を増やすべきであると、同委員は提案している。高懸念物質 (SVHCs) は、癌、生育障害、深刻な健康被害の原因となる化学品を含んでいる。それらは環境中に残存しやすく、体内にも蓄積しやすい性質を持っている。

この候補リストに現在挙がっている 29 の物質は、公共の利益団体や NGO らによって共同で作成された草稿である“REACH SIN List” (代替化学物質リスト) に優先代替物質を特定した 350 余りの物質からは抜け落ちている。現在のリストはまた、公式な REACH 基準を満たすために加盟国のグループによって特定された 400 余りの物質を網羅することもできていない。

- ・登録の締切に延長はなし

議長はまた、大量に生産され最も有害な化学物質に対する REACH への登録の締切を 2010 年 11 月 30 日から延長することに反対を主張している。EU 産業界は、この締切を守ることを伝えている。REACH 規制によると、締切での登録に間に合わなかった場合、物質は市場に回る事が禁止される。

10MW 級の洋上風力発電建設、Veritas が認可

洋上風力発電ブームが訪れており、建設計画においても陸上よりも大容量となっている。そうした背景の中で、2020 年までに長さ 85 メートルの羽根を持つ 10MW 級の発電所が建設されると、ノルウェーの Det Norske Veritas (認証団体) が 3 月 29 日に発表した。

認証作業の一部として風車羽根が破断するまでテストをしていた Veritas は、産業界は陸上風力発電と比べてコストが 40~60% 高くなるため、この数年にわたって補助金を必要としていた。この私的認証団体である Veritas は、洋上風力発電タービンの中国製を除く約 75% を認証している。

「洋上風力発電は今後大きくなる分野である。船でのタービンの輸送が容易で、設置も容易である。」と Veritas 代表は述べている。陸上では輸送のために、重量クレーンや羽根がしばしば狭いレーンを通して人里離れた丘の上まで運ばれることになる。

「我々は、10MW 級の洋上風力発電を見ることができるようになることを信じている。」と代表は述べている。10MW 級タービンは、2,250~3,000 件の家庭への電力供給を賄うのに十分な容量である。現在の大型タービンの容量は 5MW 級である。

- ・100 メートル

10MW 級タービンは、約 85 メートルの羽根を持ち、すなわち 3 枚羽根風車においては直径が 170 メートルに及ぶ。Veritas がテストした最長の羽根は、デンマーク企業の 71 メートルであった。

大規模タービン製造企業の間で、ドイツの Enercon 社は、6MW 級の直径 127 メートルの E-126 型タービンで、7.5MW の容量を持つ製品を所有している。Clipper Windpower 社は、10MW 級タービンを製作中で、ノルウェーの Sway 社は浮遊式試作機で 10MW 級タービンを開発中である。タービンの設計やサイズは多種多様で、例えばカーボン繊維はグラスファイバーよりも丈夫であるが、雷に弱い欠点がある。羽根は破断点でテストされる。

洋上風力発電のコストは、陸上よりも高いが、これは塩腐食や維持管理の複雑さや送電網

への接続のような問題のためである。しかし洋上の方が風は強く、タービンによる景観に対する不満もなく、大規模タービンで収入を得やすいなどの長所を持つ。「陸上と洋上との価格差が縮まるかどうかは分からない。企業は補助金が必要になると信じているが、しかし一方でコストを押し下げる大きな可能性があることも信じている。特に洋上への設置建設コストに関するところである。」と Veritas 代表は述べている。そして企業は洋上からの石油および天然ガス産業の数十年にわたる経験から多くを学ぶべきであると付け加えている。

デンマークのコンサルタント企業 MAKE 社によると、2009 年の市場シェアにおけるタービントップ企業は、デンマークの Vestas 社で、次いでアメリカの GE 社、中国の Sinovel 社、ドイツの Enercon 社、中国の Goldwind 社、ドイツの Siemens 社、スペインの Gamesa 社、インドの Suzlon 社である。

洋上風力発電設置容量はほぼ 2GW に達し、世界の風力発電全体の 1.2% に相当する。イギリスは 32GW の洋上風力発電施設のライセンスを認可し、EU の再生可能エネルギーから 20% の目標到達に寄与することが期待される。

2020 年の気候目標達成に向けた新戦略

エネルギー新戦略の支援を受けて、オーストリアは 2020 年に向けた環境保護目標の達成を可能にしなければならない、とベラコヴィッチ環境大臣は述べた。これらの戦略は、環境税の見直しを含んでおり、特に再生可能エネルギー利用の著しい増加や交通手段への適用なども含まれている。本対策に必要な資金調達額は、年間 7~10 億ユーロと見積もられているが、その資金源についてはいまだ不透明である、と保守系国民党所属のミッターレーナー経済大臣は述べている。

オーストリアは 2020 年には再生可能エネルギー利用割合を 2005 年の 24% から 34% に引き上げることを目標としている。対策によって CO₂ 排出を 410 万トン削減可能としている。

EU 報告書によると、オーストリアは再生可能エネルギー生産の国家目標達成可能と予測されている 12 ヶ国の中に含まれている。その 12 ヶ国とは、オーストリアを初めとして、キプロス、チェコ、フィンランド、フランス、ハンガリー、アイルランド、ラトヴィア、オランダ、ルーマニア、スロヴェニア、イギリスである。

反対に国家目標を達成できないと予測されているのが、イタリア、ベルギー、デンマーク、ルクセンブルク、マルタである。

EU 報告書は、10 の加盟国が目標を超過達成すると述べている。これにはブルガリア、エストニア、ドイツ、ギリシア、リトアニア、ポーランド、ポルトガル、スロヴァキア、スペイン、スウェーデンが含まれる。

オーストリア、温室効果ガス税の詳細公表

オーストリア環境大臣ベラコヴィッチ氏は、温室効果ガス排出に対する税制の計画を 3 月 18 日にその詳細を公表した。

地元紙 Die Presse によると、CO₂ 排出が「1 トン当たり 20~30 ユーロ」を課税するというものである。これは天然ガス、石炭、電力（化石燃料由来電力で一部である。）がさらに高価になるものである。総じて、新税によって年間 15~20 億ユーロの財源が賄えると同誌では述べている。CO₂ 税から除外されるのが、高い油税がすでにかかけられているもので、「二重課税はしない。」と同大臣は述べている。

新税による最終的な電力価格への具体的な影響は、いまだ計算されていない。天然ガスについては、1 トン当たり 30 ユーロの CO₂ 税が、1m³ 当たり 6 セントの課税になり、現状の税か

らほぼ2倍となる。しかし例外がエネルギー集中型産業に対するものと貧困層市民に対するものとなる。同時に計画されていた石油税、5セント課税により5億ユーロの税収が見込めるが、CO₂税は来年には30億ユーロの収入を見込んでいる。

3月第2週に、保守系の国民党党首のベラコヴィッチ環境大臣とペレル経済大臣が、税について声明を発表した。ペレル大臣は以前、新税には反対していたが、「劇的な」経済状況により意見を覆した。他の欧州各国同様に、2009年の最悪の経済危機を回避するためのプログラムに莫大な予算を注ぎ込んだ結果、大幅な財政赤字に転落したためである。

オーストリア・インスブルック市、エコカーの駐車料金を無料に

環境に優しい自動車は、オーストリアのインスブルック市内では無料で駐車できるようになると、同市環境担当者が述べている。同担当者によると、今年3月または4月に本制度が施行され、2012年6月末まで継続されるという。「このユニークな対策は、環境に優しいエンジンを持つ自動車販売を促進させ、環境保護への具体的な寄与を生み出すはずである。」と付け加えている。またチロル州の環境担当者も、「インスブルック市における温室効果ガス排出削減に真に寄与するもの」となると述べている。

本体策は、オーストリア交通クラブ（VCÖ）が昨年12月に燃費の悪いスポーツ車の販売登録が増加したことに対する批判を発表した直後に、提出されたものであるが、ハイブリッドカーや電気自動車、また天然ガス自動車に適用される予定である。VCÖは、自動車全体の台数が8.0%の伸びに対して、スポーツ車の台数が2009年には前年比で22.5%増加していると述べている。

VCÖの専門家は、自動車による温室効果ガス排出に対する罰則システムの改定など、低排出型自動車の購入に対するさらなる制度改善が必要である、と訴えている。

オーストリア自動車燃料価格、EU平均以下

オーストリアのガソリンおよび軽油価格が、EU平均よりも安価であることが、経済省より報告された。

オーストリアのガソリン Eurosuper95（日本のハイオクガソリンに相当）の価格は3月8日時点で1.143ユーロ/リットルで、EU平均の1.295ユーロと比べると0.152ユーロ安価である。さらにオーストリアの軽油価格は1.038ユーロ/リットルで、EU平均の1.118ユーロからは0.08ユーロ安価である。

経済省によると、3月の自動車用燃料価格は、イギリスとオランダが最も高価で、最も安価なのがキプロスである。上記価格は税込みであるが、オーストリアでは正味価格もEU平均以下である。オーストリアの前述 Eurosuper95の正味価格は、3月8日時点で0.468ユーロ/リットルで、EU平均は0.504ユーロである。またオーストリアでの軽油正味価格は同日時点で0.479ユーロ/リットルで、EU平均は0.516ユーロである。ガソリン正味価格が最も高価なのがデンマークで、軽油正味価格が最も高価なのはギリシアである。イギリスは双方の燃料の正味価格はもっとも安価である。

赤字予算削減の必要性およびオーストリアの自動車燃料が比較的安価であることが、政府にとって燃料への増税を魅力的なものとしているが、政府は鉱物系油への増税は「事実上確実である」と3月初めの報告を批判している。

Der Standard誌は、政府の作業グループがすでに赤字予算を削減するために鉱物油への増税に合意していると主張している。しかし社会民主党金融問題担当は、「新聞のでっち上げ」と報告書を批判している。野党の自由党とオーストリア未来同盟は、通勤者や家庭用暖房

を利用する人々が負担をしないことになると、税に反対している。

オーストリア産業協会、燃料税よりも通行料金を勧める

オーストリア産業協会（IV）は、自動車燃料に対する増税よりもむしろ、通行料金を課すことを要求していると、4月2日のFormat誌が報じている。

同協会代表は、「より洗練された対策」による走行距離に応じた料金制度を求めている。もし運転時間に応じる制度とすると、夜間は安くなり、日中は高くなってしまうためである。また同代表は、エネルギー浪費型産業に対するCO₂排出への課税は、そうした工場を国境のすぐ外に追いやるだけだと反対意見を述べている。

自動車燃料価格は急上昇してきており、増税は燃料価格をさらに引き上げる結果となる。オーストリア統計局（Statistik Austria）は最近、インフレ率が昨年より若干下降気味であるが、もし自動車燃料価格がそれほど上昇しなければ、ほぼ同水準で推移すると、報告書で述べている。2月のインフレ率は0.9%、1月は1.0%であったが、もし自動車燃料価格が現状維持していれば0.6%となっていたところであった。

政府は現在、赤字予算の削減方法について交渉しているところであり、一方で内閣は鉱物油への増税には反対しており、運転者や自動車団体による反対に合わせた動きとなっている。

しかしながら社会民主党の交通大臣ブレス氏は、そうした決定が「燃料観光」が減少し、反対の効果を生み出しかねないと警告している。すなわち、オーストリア国内での燃料価格が大半の近隣国よりも安いと、国境を越えて給油しにやって来る人たちが後を絶たないのが現状である。

オーストリアのエネルギー価格、最高レベル

2010年3月に、欧州各国の首都における電力価格が、2009年1月以来最高レベルに到達し、ウィーンでも電力および天然ガス価格が最高となったと、E-Control社の発行した出版物に記載された。EU家庭エネルギー指数（HEPI）は2010年3月に101.58から102.44に上昇したが、天然ガス価格は1月からほぼ同水準で推移している。

いくつかの都市における価格変動は、例えばルクセンブルクやリスボンでは日常生活における物価の影響によるもの、および2月は28日しかないのに対して、3月は31日あるために全体の影響が大きくなることで、部分的に説明可能である。

EU15ヶ国において、最高の消費者電力価格となったのが、コペンハーゲンで1kWh当たり28.02セントとなった。これは主に、デンマークにおけるエネルギー税が他都市よりもかなり高いためであり、燃料価格の約55%が税金で占められている。

ウィーンの電力価格19.41セント/kWhは、EU15ヶ国の首都の中で4番目に高く、コペンハーゲン、ベルリン、ブリュッセルに次ぐ。アテネおよびヘルシンキの消費者電力価格は最も安価で、それぞれ11.43セント/kWh、11.81セント/kWhである。

ストックホルムの家庭電力消費者は、天然ガスが高価なためにもっとも打撃を受けている。ストックホルム市民はEU15ヶ国の首都のなかで最も高い料金を支払っている。ストックホルムでの価格は、2番目に高いコペンハーゲンよりもさらに70%高く、ロンドンと比べると4倍高価である。ロンドン市民は、もっとも安価な天然ガス価格で生活を楽しんでいる。（注：ノルウェーはEU非加盟国である。）