

自動車廃棄政策：インドの自動車産業に与える影響



Introduction: Overview of Auto Industry - イントロダクション：自動車産業の概要

自動車産業は世界経済において重要な地位を占めており、2020年には、世界で約7,700万台の自動車が発売されました。インドは現在、世界第5位の商用車製造国です。継続的需要と世界経済におけるシェア拡大に伴って、自動車産業は鉄鋼、アルミニウム、プラスチック等の他の補助産業にも大きな影響を与えています。

インド国内の自動車生産台数は、2016-2020年の間に年率2.36%で増加し、2020年度には2,636万台が生産されています。自動車の国内販売台数は、2016-2020年の間に年率1.29%で増加し、2020年度には2,155万台が発売されました。また、自動車産業には外国からの資金が多く流入しており、2000年4月から2020年9月までの間で、外国人投資家による投資総額は246億2,000万ドルに達しています¹。

Need for Vehicle Scrapping Policy - 自動車廃棄政策の必要性

世界の自動車リサイクル市場は、2019年に196億ドル、2025年には260億ドルを超えると予想されています。原材料の需要を満たし、環境汚染を抑制するため、廃車および部品のリサイクルが重要な役割を果たします。

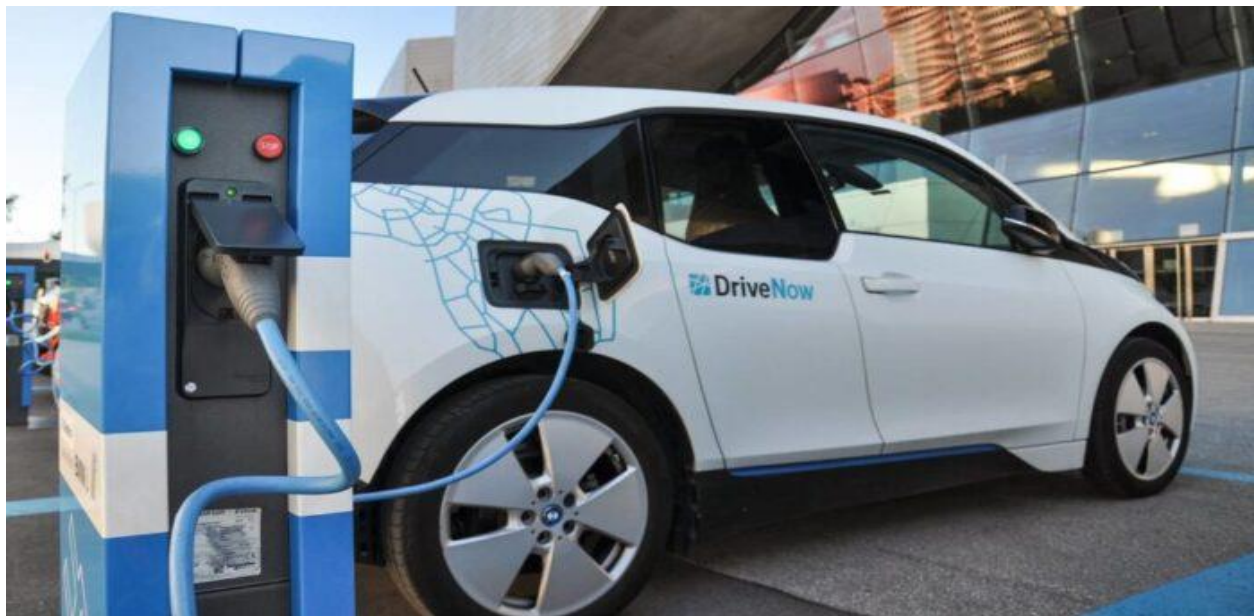
アメリカ、ドイツ、カナダ、中国等の国では、自国の自動車産業の活性化と環境汚染の抑制を目的とした廃車政策を導入しています。例えば、アメリカのCar Allowance Rebate Systemでは、古い車を廃車にして新しい車に乗り換える際、インセンティブが与えられます。

自動車による環境汚染は世界的な課題となっていますが、インドでもここ数十年、特に都市部や大都市部では深刻な健康問題を引き起こしています。これらに対処すべく、各国において自動車メーカーが

遵守すべき排出基準が定められています。インドでは、すべての自動車がBharat State VI (=BS VI) 排出基準を遵守することが義務付けられています。

政府の推計によると、現在、適合証明書を持たない小型自動車（製造後20年以上経過したもの）が約510万台、中型・大型商用車（製造後15年以上経過したもの）が約170万台存在するとされています。これらの自動車は、BS VI基準に適合していないため、環境汚染を引き起こす原因となっていますⁱⁱ。

インド政府は、2021年予算において、環境汚染の削減と石油輸入額の削減を目的として、古い自動車や不適格自動車を段階的に廃棄するための自動車廃棄政策を発表しました。背景には、低燃費且つ環境負荷の少ない自動車の奨励が存在します。予算案の発表後、道路交通高速道路省は、1988年自動車法に基づき、2021年自動車（登録および自動車廃棄施設の機能）規則のドラフトを発表し、公開協議を行いました。その後、2021年自動車（登録および自動車廃棄施設の機能）規則（=**Vehicle Scraping Rules** : 自動車廃棄規則）が発表され、2021年9月25日より施行されています。



Regulatory Framework - 規制の枠組み

自動車廃棄規則は、金属不足等の問題に対処すると共に、排出基準に適合した自動車の使用を促進することが期待されています。規則では、登録自動車廃棄施設の設立の枠組みについても定められており、施設は、所有者の確認を行い、自動車廃棄に関する適切な記載を行った上で、廃棄証明書を発行する責任を負います。その他、使用済み自動車やその他の廃棄物の処理、脱臭、解体を行う廃車場についても規定されています。

1989年中央自動車規則（=**CMV規則**）に基づく登録未更新自動車や、1988年自動車法に基づく適合証明書の未取得自動車、その他、火災、暴動、自然災害、事故、製造不合格、試験、旧式、等の自動車が廃車対象となる可能性があります。

自動車廃棄規則では、自動車廃棄施設（=RVSF）の設立が規定されています。RVSFの設立には、法人設立証明書、GST番号、PAN番号に加えて、以下の事項が求められます。

- (a) 関係州または連邦直轄領政府から設立同意の承認を得ること
- (b) 回収・解体センターの最低技術要件を満たすこと
- (c) 回収・解体活動のためのマンパワー及び適切な設備を有すること
- (d) 品質認証を取得すること
- (e) 州汚染中央委員会から操業の同意を得ること
- (f) 承認されたレイアウトと建築計画を提供すること
- (g) オレンジカテゴリーの工業地帯に十分な使用可能面積を有する土地の存在証拠を提出すること
- (h) インドで適用される法律を遵守すること

RVSFは、解体・廃車作業を行う責任を負い、自動車登録の中央データベースにアクセスするため、サイバーセキュリティの認証が必要となります。また、インドの各州および連邦直轄領で登録された自動車の受け入れおよび廃車が可能です。

老朽化した自動車の廃棄を奨励するため、自動車廃棄規則には、古い自動車が廃棄の用に供された場合、新しい自動車の購入時に割引を行うことができる規定が盛り込まれています。また、道路交通高速道路省は、廃車自動車所有者にさらなるインセンティブを付与するため、廃車証明書の提出を条件に自動車税を優遇するCMV規則を改正しており、2022年4月1日から施行が予定されています。

- (a) 非輸送自動車の場合は最大25%まで
- (b) 輸送用自動車の場合は最大15%まで

これらの優遇措置は、輸送用自動車については最長8年間、非輸送用自動車については最長15年間適用可能ですⁱⁱⁱ。また、2022年4月1日から新車の登録料が免除されることも決まっています^{iv}。これにより、重量車所有者の古い自動車を廃棄することに対する需要と関心が高まることが期待されます。また、インセンティブを利用できるだけでなく、BS VIに準拠した自動車の取得が可能となることから、所有者と環境の双方にとって長期的に有益なものとなります。





Impact of Vehicle Scrapping Policy – 自動車廃棄政策の影響

2020年度、インドでは、乗用車、商用車、二輪車、三輪車、四輪車等、約2,600万台の自動車が生産されています。インドの自動車生産は、金属や自動車部品の輸入に大きく依存しており、その結果、自動車の製造コストが上昇しています。

自動車廃棄規則の施行により、鉄鋼等の金属産業にも大きな影響を与えることが予想されます。報道によれば、2020年2月のインドへの完成品鉄鋼の総輸入量は0.401トンでした。不適合自動車を廃棄し、その金属を加工して再利用することで、インドへの鉄鋼輸入量の削減が可能となり、鉄鋼をベースとする製品の生産コスト低減が期待されます。これは、アルミニウムやプラスチック等のその他関連産業についても、同様のことが言えます。

自動車廃棄規則の導入により、自動車メーカーが生産に必要な原材料を国内で調達できるようになり、輸入原材料への依存度の低下と生産コストの削減も同様に期待されています。インドでは、マルチ・スズキ、タタ・グループ、マヒンドラ・アンド・マヒンドラ等の大手自動車メーカーが、インド国内の自動車廃棄施設の設置に関心を示していると言われています。

自動車廃棄規則は、古い自動車の所有者が新しい自動車を購入する際に廃車を選択した場合、その所有者にインセンティブを付与するものであり、好燃費且つ維持費用も低く、且つ排出基準に適合した安全な車を安価に手に入れることができます。

自動車廃棄規則の導入に関して、インド政府は、インド市場における電気自動車の需要が高まることを期待される、と述べています。廃車に伴うインセンティブや、州政府による電気自動車購入時の追加インセンティブがあれば、電気自動車への移行を希望する消費者にとってはWin-Winの関係になるでしょう。もちろん、バッテリーを充電するためのインフラ設備等がまだ初期段階にあることは事実です。しかしながら、政府はこれらの諸問題に対処するため、積極的な対策を講じています。ムンバイやデリー等の大都市では、自動車による汚染を抑制するため、電気バスの導入がすでに始まっています。最近では、ウッタル・プラデーシュ州においても、いくつかの地区で電気自動車の導入が発表されました。これらの取り組みは、政府が電気自動車の利便性を高めるためのインフラ整備を積極的に進めていることを示しています。

自動車廃棄規則は、廃棄物のリサイクルを促進し、不適合車や汚染車のインドでの使用を減らすことで、環境への良影響も期待できます。古い自動車の廃棄は、燃料消費量を削減すると共に、石油輸入額の負担軽減にも繋がります。また、インド政府は、自動車廃棄施設、スクラップヤード、その他古い自動車への処理対応は、組織化セクターの雇用創出の源となることも期待しています。

その他、古い自動車の廃車を促進するため、2022年4月1日から自動車登録に係る更新料が大幅に引き上げられています。この動きは、自動車の所有者が通常の使用期間を過ぎても古い自動車を使い続けることに対する抑止力となり、さらなる廃車の促進が期待されます。



Challenges in implementation and way forward - 導入および今後の運営における課題

現状では、自動車適合性試験等に関するインフラが整っていないため、自動車廃棄規則の実施は大変な作業となります。自動化された適合性試験センターは7箇所、認可済み廃棄センターは2箇所しかありません。全国的に適用される法律では、さらに多くの適合性試験センターと廃棄処理施設が必要となるため、大手企業による当該分野への積極的な参加と投資が求められます。さらに、COVID-19パンデミックの影響等を考慮すると、かなり大きな挑戦となるでしょう。

また、自動車廃車規則の規定に従って自動車を廃車にした購入者への対応次第では、自動車メーカーや販売店の手数料にマイナスの影響を与えることが懸念され、受け入れられない可能性もあります。政策のタイムリーな実施と効果的なインセンティブ制度の導入は、政府にとってもう一つの大きな課題です。

加えて、自動車廃棄規則は、義務ではなくあくまでも自主的なものであるため、古い自動車の使用を減らすという目的を十分に達成できない可能性もあります。自動車税の減免措置についても、金額が確定しておらず、明確性を欠いています。政府による実施方法の明確化とインセンティブの付与が期待されます。

しかしながら、種々の課題はあるものの、今回の動きは全体的に見て歓迎すべき一歩であり、タイムリーかつ適切に実施がなされれば、消費者、メーカー、政府、その他すべての関係者に利益をもたらすことになり、ひいてはそれが環境負荷の低減に繋がる可能性は高いと言えます。

Disclaimer: The information contained in this document is not legal advice or legal opinion. The contents recorded in the said document are for informational purposes only and should not be used for commercial purposes. ALConsulting LLP disclaims all liability to any person for any loss or damage caused by errors or omissions, whether arising from negligence, accident or any other cause. This article is under license from Acuity Law LLP.

i <https://www.ibef.org/industry/india-automobiles.aspx>

ii Speech by the Minister of Road Transport & Highways of India in Lok Sabha. Available at: [https://loksabhatv.nic.in/sites/default/files/videos/speeches/Nitin Gadkari.mp4](https://loksabhatv.nic.in/sites/default/files/videos/speeches/Nitin%20Gadkari.mp4)

iii <https://static.pib.gov.in/WriteReadData/specificdocs/documents/2021/oct/doc202110701.pdf>

iv [https://morth.gov.in/sites/default/files/notifications_document/Revision of Fee 714.pdf](https://morth.gov.in/sites/default/files/notifications_document/Revision%20of%20Fee%20714.pdf)