



京都大学  
KYOTO UNIVERSITY

# 「道路損傷負担金」から「環境自動車税」へ ～EUおよびドイツの動向を中心に～

---

2013年6月27日(木)

第2回自動車税制検討会

総務省

諸富徹(京都大学大学院経済学研究科)

何が問題か

# 自動車関連税の課税根拠

- 自動車には、図3のように、自動車の「生産」、「購入」、「保有」、「走行」の各段階それぞれに課税されている
- 自動車重量税と自動車取得税はもともと、道路特定財源としてその税収の用途が道路建設に特定される目的税だったため、自動車の所有者がその対価として負担する「道路損傷負担金」としての性格をもっていた
- しかし、2009年に用途特定が外され、普通税に転換してからは、自動車の所有者がこれらの税を負担する根拠は失われ、新たな課税根拠が求められている

図3 日本の自動車関連税と課税段階

生産段階	購入段階	保有段階	走行段階
なし	自動車取得税	自動車税 自動車重量税	揮発油税 軽油引取税

# 自動車2税廃止論の問題点

- 「地方税グリーン化」という観点からみた場合、自動車2税廃止論はきわめて問題が多い
  - 運輸部門からの温室効果ガス排出は、日本の総排出量の約20%を占め、自動車は運輸部門全体の88.1%を占めているので、日本の排出総量の17.1%を占める大きな排出セクターである
  - したがって、自動車からの温室効果ガス排出抑制を誘導するあらゆる工夫を自動車関連税に仕組んでいくことが重要
- 自動車のCO<sub>2</sub>排出を抑制するには、自動車の生産、購入、保有段階を経て走行段階に至るまで、あらゆる段階で課税を適切に組み合わせる必要がある

# 自動車関連税改革の視点

- もちろん、自動車取得税も重量税も、環境税ではない。しかし、自動車からのCO<sub>2</sub>排出抑制へのインセンティブ付与のため、これまで「エコカー減税」の名の下で、環境性能のよい車に対するこれら2税の大幅減税が実施されてきた
- つまり、自動車2税はこれによって事実上、「環境税化」しつつある
- 単純にこれら自動車2税、とくに当面对象となっている取得税を廃止することは、自動車の温室効果ガス排出抑制のために活用できる貴重な政策手段を失うことを意味し、温暖化対策としても後退となることから、慎重を期すべきであろう
- しかし、自動車関連税が現行のままでよいことにはならない。逆に、自動車関連税も、社会の変化に合わせて、「環境税」としての色彩を強化すべく改革がなされるべき
- そうでなければ、道路建設のための特定財源という根拠を失った自動車関連税は、つねに撤廃要求にさらされるようになるだろう

# 自動車のCO<sub>2</sub>規制に関するEU 指令の成立

- EUは、運輸部門の温室効果ガス排出が産業部門に次いで2番目に大きいこと、そしてそれが依然として増加傾向にあることから、自動車のCO<sub>2</sub>排出削減戦略として次の3つの柱を採用
- 第1は、自動車産業による自主行動計画
- 第2は消費者への情報提供の改善
- 第3は税制を活用したエネルギー効率的な自動車開発の促進

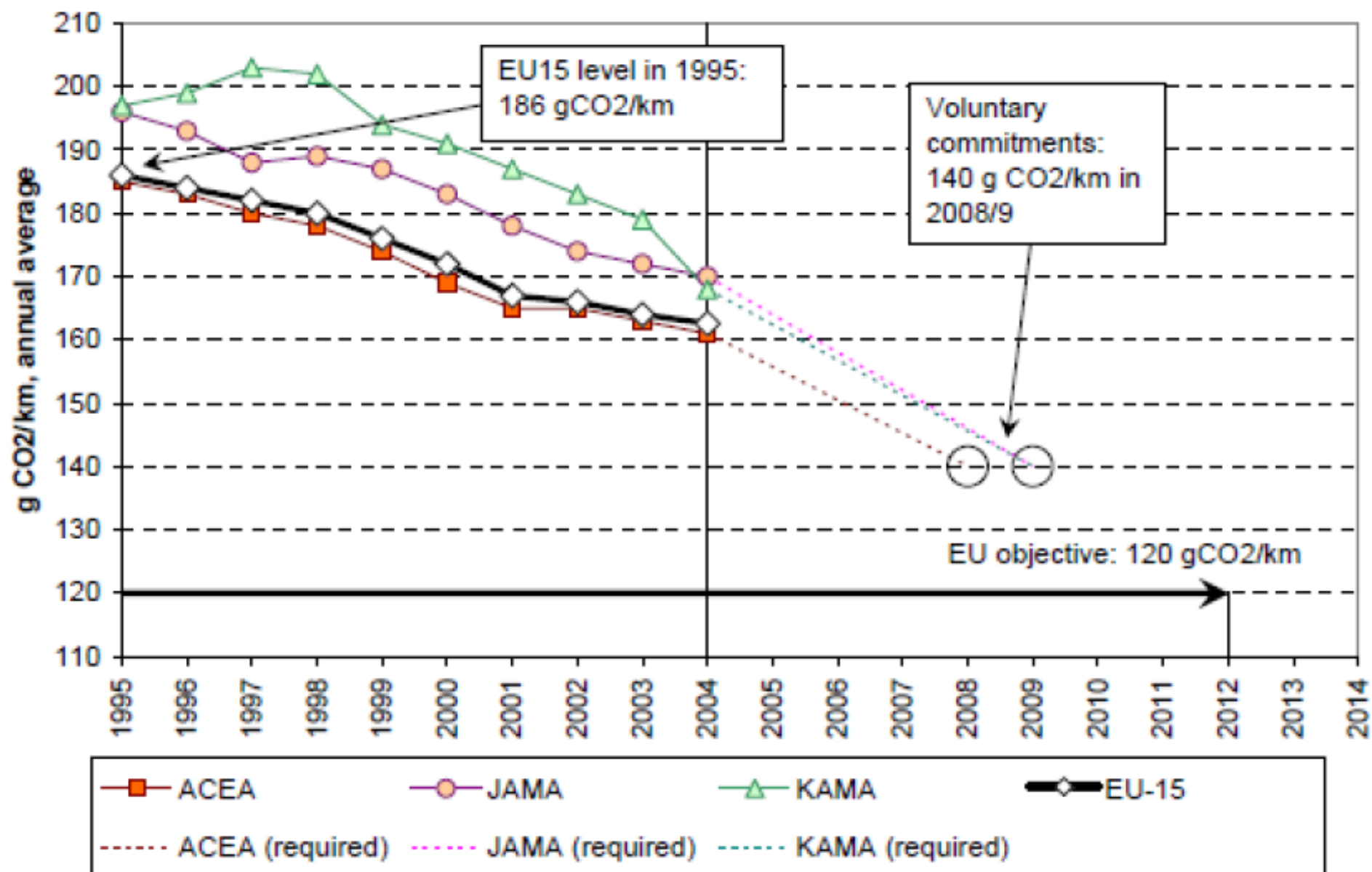
# EUおよびドイツの動向から学ぶ

# 自動車のCO<sub>2</sub>規制に関するEU 指令の成立

- 1998年に欧州自動車工業会は、2008年までに新車の平均排出量を140g CO<sub>2</sub>/kmに削減することを表明
- 欧州委員会は当初、この自主行動計画を自動車の排出削減政策の主要な柱の1つとした
- 2006年には欧州閣僚理事会の場で、全会一致で新車のCO<sub>2</sub>排出が2008/2009年には140g CO<sub>2</sub>/kmへ、さらに2012年には120g CO<sub>2</sub>/kmに削減されるべきこと、そして中期的には80-100 g CO<sub>2</sub>/kmが目指されるべきこと、の2点を確認
- これを受け、自主行動計画の削減実績の延長線上では、合意された削減目標(2008/2009年に140g CO<sub>2</sub>/km)を達成することは困難と判断



図2 欧州における新車の平均CO<sub>2</sub>排出量経緯および削減目標



[出所] Commission of the European Communities (2007b), p.6, Figure 1.

# 自動車のCO<sub>2</sub>規制に関するEU 指令の成立

- 欧州自動車工業会による自主行動計画の失敗、2012年までに野心的な120g CO<sub>2</sub>/kmという削減目標を達成する必要から、追加的な政策手法の導入が必要とEUは判断
- 2009年4月に自動車のCO<sub>2</sub>排出規制に関する指令案が成立
- 目標は段階的に厳しくなり、2020年の新車平均排出量は、95g CO<sub>2</sub>/kmまで下げることが求められる

# ドイツにおける自動車税改革

- EUレベルでの自動車CO<sub>2</sub>排出規制の議論は、EU加盟各国に対して、自動車関連税改革への動機を与えた
- ドイツは、2009年7月1日から新車に適用される自動車税改革を実行し、その課税ベースを「排気量のみ」から「CO<sub>2</sub>排出量と排気量の組み合わせ」に移行
- CO<sub>2</sub>排出量ベースの課税については、免税点がEU規制と整合的な形で設定、規制の厳格化とともに免税点も移動
- 2011年までの免税点は120g CO<sub>2</sub>/km、それ以降、2012～2013年は110 g CO<sub>2</sub>/km、さらに2014年以降は95g CO<sub>2</sub>/km
- CO<sub>2</sub>排出量ベース課税の税率は、この免税点を越えるCO<sub>2</sub>排出に対して、2ユーロ/g CO<sub>2</sub>/kmに設定

# Kraftfahrzeugsteuer für Pkw mit Ottomotoren bei Erstzulassung ab dem 1.7.2009 bis zum 31.12.2011 \*

**CO<sub>2</sub>**

- g/km -

Hubraum - immer auf volle 100 cm<sup>3</sup> aufzurunden -

	700	800	900	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400	1.500	1.600	1.700	1.800	1.900	2.000	2.100	2.200	2.300	2.400	2.500	⇒
<b>unter 120</b>	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48	50	
<b>120</b>	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48	50	
<b>130</b>	34	36	38	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70	
<b>140</b>	54	56	58	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78	80	82	84	86	88	90	
<b>150</b>	74	76	78	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98	100	102	104	106	108	110	
<b>160</b>	94	96	98	100	102	104	106	108	110	112	114	116	118	120	122	124	126	128	130	
<b>164</b>	102	104	106	108	110	112	114	116	118	120	122	124	126	128	130	132	134	136	138	
<b>170</b>	114	116	118	120	122	124	126	128	130	132	134	136	138	140	142	144	146	148	150	
<b>180</b>	134	136	138	140	142	144	146	148	150	152	154	156	158	160	162	164	166	168	170	
<b>190</b>	154	156	158	160	162	164	166	168	170	172	174	176	178	180	182	184	186	188	190	
<b>200</b>	174	176	178	180	182	184	186	188	190	192	194	196	198	200	202	204	206	208	210	
<b>210</b>	194	196	198	200	202	204	206	208	210	212	214	216	218	220	222	224	226	228	230	
<b>220</b>	214	216	218	220	222	224	226	228	230	232	234	236	238	240	242	244	246	248	250	
<b>230</b>	234	236	238	240	242	244	246	248	250	252	254	256	258	260	262	264	266	268	270	
<b>240</b>	254	256	258	260	262	264	266	268	270	272	274	276	278	280	282	284	286	288	290	
<b>250</b>	274	276	278	280	282	284	286	288	290	292	294	296	298	300	302	304	306	308	310	
<b>260</b>	294	296	298	300	302	304	306	308	310	312	314	316	318	320	322	324	326	328	330	
<b>270</b>	314	316	318	320	322	324	326	328	330	332	334	336	338	340	342	344	346	348	350	
<b>280</b>	334	336	338	340	342	344	346	348	350	352	354	356	358	360	362	364	366	368	370	
<b>290</b>	354	356	358	360	362	364	366	368	370	372	374	376	378	380	382	384	386	388	390	
<b>300</b>	374	376	378	380	382	384	386	388	390	392	394	396	398	400	402	404	406	408	410	
↓																				

# ドイツにおける自動車税改革

- 排気量ベース課税の税率はガソリン車が2ユーロ／100cc、ディーゼル車が9.5ユーロ／100ccに設定
- 自動車所有者の税負担額は、CO<sub>2</sub>排出量ベース課税と排気量ベース課税の合計で決定
- 排気量ベースとCO<sub>2</sub>排出量ベースの併用は、税収の安定化と小型車／大型車間の税負担均衡のため
- 税の性格としては、排気量課税ベースと併用することで、完全に環境税化せず、財産課税としての性質を今後も併せ持つことに
- 電気自動車に関しては、購入後5年間に関しては免税、その後、重量に応じた課税

# 自動車税改革の意義と日本への示唆

- EUにおける自動車CO<sub>2</sub>排出規制と連動しながら、自動車税を政策課税として用いようとしている
- 財源が急速に失われることのないようその財産税的な性格を残し、排気量ベースとCO<sub>2</sub>排出量ベースの組み合わせとしている
- ただし、税収調達機能を急速に失わせないよう、対処が必要
- ドイツの場合、排気量ベースを残したことに加え、EU基準の強化に合わせた免税点の引き下げでこの点に対処
- 電気自動車への対応として、当初5年間を免税とした後に、重量ベースで課税

# 自動車税改革の意義と日本への示唆

図3 日独の自動車に対する課税と規制

	生産段階	購入段階	保有段階	走行段階
ドイツ	EUの自動車 CO <sub>2</sub> 排出規制	自動車 登録税	自動車税への CO <sub>2</sub> 課税ベー ス組み込み	鉱油税 (炭素税)
日本	なし	自動車 取得税	自動車税 自動車重量税	揮発油税 軽油引取税



# 「環境自動車税」の創設を

- 【1】自動車のCO<sub>2</sub>排出を抑制するには生産段階・取得(購入)・保有段階を経て走行段階に至るまで、あらゆる段階で規制や総合的に課税を行うことが望ましい
- 【2】自動車の購入段階と保有段階に対しては、自動車の購入者・保有者の選択に対し、税制を通じて、よりCO<sub>2</sub>排出の少ない車を購入・保有してもらう動機づけを与えることがのぞましい
- 【3】表のEU/ドイツの欄では、あらゆる段階で自動車のCO<sub>2</sub>排出抑制への手立てがとられている。日本でも、自動車の生産から走行段階までの各段階で、適切な規制や課税が組み込まれているかを点検し、その中で「政策手段としての自動車関連税」をどう位置づけるべきかを検討する必要がある
- 【4】自動車税の課税ベースを「排気量」のみから、「排気量」と「CO<sub>2</sub>排出量」の組み合わせに移行させることは、この要請にこたえる途として検討に値する
- 【5】暫定税率の廃止で、自動車関連税の「道路損傷負担金的性格」は薄まり、改めて自動車関連税の存立根拠が問われることに。欧州の動向を踏まえるならば、今後の自動車関連税は「環境政策上の手段」として位置づけられることで、その新しい社会的役割を獲得することになると思われる