

欧米諸国の自動車関連税制

今西芳一*

芝原理之**

米国、英国、フランス、ドイツの4カ国を選択し、自動車関連税制の仕組みを概説する。各国は、燃費の悪い乗用車に重課して環境負荷を軽減する、重量が大きい貨物車に重課して道路維持管理費用を内部化するなどの性格を持つ税制を強化している。特に欧州諸国においては乗用車に対してCO₂排出性能や馬力、また、貨物車に対して車両総重量・車軸数・サスペンションの組み合わせで多数の区分を設定して税額に差をつけるなど、きめ細かな仕組みを構築している。また、道路利用に応じた負担を求める仕組みとして対距離課金制度を導入する国が増えている。

Motor Vehicle-related Tax Systems in the U.S. and Europe

Yoshikazu IMANISHI*

Masayuki SHIBAHARA**

In this article, a brief summary of motor vehicle-related tax systems is introduced, taking the United States, the United Kingdom, France and Germany as examples. These countries have been enhancing their tax systems so that heavy freight vehicles and passenger vehicles with low fuel-economy or high CO₂-emission are subject to a higher tax. Higher taxes imposed on passenger vehicles are usually intended to encourage a shift to more environmentally friendly vehicles, while higher taxes on heavy freight vehicles are intended to internalize the cost of road maintenance and management. European countries in particular have established tax systems with a large variation in tax rates according to detailed classification by vehicle specifications: CO₂ emission performance and engine power for passenger vehicles and a combination of gross vehicle weight (GVW), number of axles and type of suspension for freight vehicles. In addition, an increasing number of countries are introducing distance-base taxation in which the tax is imposed based on the number of kilometers traveled.

1. はじめに

自動車関連税制は国ごとにさまざまな仕組みがあり、また、同一国内においても地方によって税項目や税率が異なる。このため、税制を厳密に説明しようとすると、複雑になり、与えられた紙面の範囲では書くことが難しい。そこで、本報告においては国

や地方による税項目および税率、および、その差異が概観できるように要約して説明する。

以下では国ごとに乗用車と貨物車に分け、課税される車両は新車とし、使用燃料はそれぞれガソリンと軽油としている。中古車の場合は年式によって税額や課税方法が異なり、さらに複雑になる。農業用車、緊急車、公共交通車両などは減額等がある。しかし、ここでは取り扱わない。また、税項目を取得段階の税(自動車購入時に負担する税)、保有段階の税(自動車を保有していれば、走行しなくても毎年負担する税)、利用段階の税(自動車を走行させることによって負担する税)に分けて説明する。税額や税率に幅がある場合は最大値と最小値のみ記載する。

* ㈱公共計画研究所所長

President,

Public Planning & Policy Studies, Inc.

** ㈱公共計画研究所パリ事務所所長

Director of Paris Office,

Public Planning & Policy Studies, Inc.

原稿受理 2013年10月10日

税率や税額は特に断らない限り、2013年の値である。

2. 米国における自動車関連税

米国では連邦政府が課する税と州や地方政府が課す税がある。さらに郡、市町村（以下、まとめて地方政府）がそれぞれ税を課しており、また、毎年のごとく税率や税額、さらには税項目も変化する等、非常に複雑な構造をしている。このため、米国内においても資料や記事によって記載されている税額や税率が異なる等の混乱が見られる。

2-1 乗用車に関する税

乗用車にはTable 1の税が課される。

1) 燃料浪費車税(連邦税)

燃費が悪い車両に課せられる税であり、22.5 mile/gal(9.56km/ℓ)以上の場合は無税であるが、それ以下の場合にはTable 2のように12に分けられた燃費ランクに応じた額が課税される。

2) 売上税(州・地方税)

一般の物品を買う場合と同じ税率が課せられる。税率は州によって異なり、さらに、地方政府が税率を加算している地方が多い。例えば、カリフォルニア州における売上税は州税が6.5%、郡税が1%、地方政府加算が0~2.5%あり、合計の売上税は地域によって7.5~10.0%の幅がある。全米では、最小0%、最大11%である。

3) 車両登録税(州・地方税)²⁾

税額は州によって異なり、定額の州もあるが、多くの州では車両総重量、車齢、車両価格などの要素によって額が計算される。さらに、地方政府が独自の税を課している場合が多い。連邦政府の08年調査によると、課税額は車両の特性によって異なるが、典型的な車両に対しては8~125\$の範囲であり、最高水準は725\$となっている。

4) 燃料税(連邦税、州・地方税)³⁾

連邦税としては一律の額18.4¢/galが課せられる。各州においては、州税が加算される。税率は州によって異なるとともに、燃料税以外にも消費税や地下貯蔵所維持費等の料金が加算される。全米平均値は、州税：21.4¢/gal、その他の税や料金：9.7¢/gal、合計31.1¢/galとなっている。州別に見ると、最高額は53.5¢/gal、最低額は8¢/galである。連邦税、州税を合わせると、最高は71.9¢/gal(19.0¢/ℓ)、平均は49.4¢/gal(13.1¢/ℓ)、最低は26.4¢/gal(7.0¢/ℓ)となる。

2-2 貨物車に関する税

貨物車にはTable 3の税が課される。

1) 重量車売上税(連邦税)²⁾

総重量33,000 lb (15.0 t) 超の貨物車、および、2600 lb (11.8 t) 超の被牽引車に車両価格の12%が課税される。

Table 1 米国における乗用車に対する税項目

段階	税目	税額・税率の考え方
取得	連邦	燃料浪費車税 燃費の悪い乗用車に燃費ランクに応じた額
	州・地方	売上税 車両の価格に税率を乗じた額。税率は地域によって異なる
保有	州・地方	車両登録税 総重量、車齢、車両価格などに応じた額。州により異なる
利用	連邦	燃料税 燃料使用量に燃料種類別の税率を乗じた額
	州・地方	燃料税 同上。額は州によって異なる

Table 2 米国における燃料浪費車税の税率¹⁾

燃費ランク(12段階)	税率
22.5mile/gal(9.56km/ℓ)以上	無課税
21.5mile/gal(9.146km/ℓ)~22.5mile/gal(9.56km/ℓ)	1,000 \$
⋮	⋮
12.5mile/gal(5.31km/ℓ)以下	7,700 \$

Table 3 米国における貨物車に対する税項目

段階	税目	税額・税率の考え方
取得	連邦	重量車売上税 総重量が大きい車両に対して車両価格の12%が課税
	州・地方	売上税 車両の価格に税率を乗じた額。税率は地域によって異なる
保有	連邦	重量車道路利用税 総重量が大きい車両に対して、総重量に応じた額
	州・地方	車両登録税 総重量、車齢、車両価格などに応じた額。州により異なる
利用	連邦	タイヤ税 タイヤ購入時に耐荷重に応じた額
	連邦	燃料税 燃料使用量に燃料種類別税率を乗じた額
	州・地方	燃料税 同上。率は州によって異なる
	州・地方	重量距離税 一部の州において車両総重量に距離単価を乗じた額が課税

Table 4 米国における重量車道路利用税額¹⁾

課税対象総重量(lb)	年間税額(\$)
55,000	100
55,001~56,000	122
⋮	⋮
75,000超	550

Table 5 (A) 米国オレゴン州における総重量26,001～80,000lbの車両を対象とした重量距離税の単価⁵⁾

車両総重量区分(2,000lb刻みの27区分) 単位:lb(t)	課金単価 単位:¢/mile
26,001～28,000 (11.8～12.7)	4.98
⋮	⋮
78,001～80,000 (35.4～36.3)	16.38

2) 売上税(州・地方税)

乗用車と同様に、車両の買価に税率(0～11%)を乗じた額が課税される。

3) 重量車道路利用税(連邦税)

総重量55,000～75,000lb(24.9～34.0t)の車両に対し、Table 4に示すように、100\$に加えて1,000lbごとに22\$、75,000lb(34.0t)以上の車両に対しては定額550\$が課せられる。貨物車、牽引車が課税対象となり、バン・ピックアップ、パネルバンは対象外である。

4) 車両登録税(州・地方税)

乗用車と同様に納める。

5) タイヤ税(連邦税)²⁾

耐荷重が3,500lb(1.6t)以上のタイヤに対し、その耐荷重に応じて10lb当たり9.45¢/10lbのタイヤ税が課される。交換頻度が高いバイアスタイヤ、2本のタイヤを1本で代替するスーパーシングルタイヤの場合は半額の4.725¢/10lbが課される。

6) 燃料税(連邦税、州・地方税)³⁾

軽油税を見ると、連邦税は一律24.4¢/galであり、ガソリン税よりも高率である。各州においては州の燃料税、消費税や地下貯蔵所維持費等の料金が加算される。全米の平均値は、州税:19.5¢/gal、その他の税や料金:10.9¢/gal、合計30.3¢/galとなっている。州別に見ると、最高は54.9¢/gal、最低は8.0¢/galである。連邦税、地方税を合わせると、最高は103.7¢/gal(27.40¢/ℓ)、平均は54.8¢/gal(14.5¢/ℓ)、最低は32.4¢/gal(8.8¢/ℓ)となる。

7) 重量距離税(州税)

オレゴン州、ニューヨーク州、ケンタッキー州、アイダホ州などの一部の州において貨物車の総重量と走行距離に応じた税が課される。オレゴン州を例にすると、車両が道路に与える損傷は燃料消費量に比例せず、車両総重量のほうが損傷の程度を表す指標としては適しているとの考えから、車両総重量に従って次のような課金の仕組みになっている。

(1)26,000lb(11.8t)未達の貨物車は重量距離税の対象

Table 5 (B) 米国オレゴン州における総重量80,000lb超の車両を対象とした重量距離税の単価⁵⁾

車両総重量区分(2000lb刻みの14区分) 単位:lb(t)	課金単価 単位:\$/mile				
	5軸	6軸	7軸	8軸	9軸以上
80,001～82,000(36.3～37.2)	16.92	15.48	14.47	13.74	12.96
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
104,001～105,500(47.2～47.9)			18.11	16.92	15.72

Table 6 英国における乗用車に対する税項目

段階	税目	税額・税率の考え方
取得	付加価値税	車両価格に税率20%を乗じた額
	車両登録税	自家用乗用車に対して一律55£
保有	自動車税	CO ₂ 排出量と使用燃料による車両クラスに応じた額
	社用自動車税	社用車の私的利用に対して排気量と燃料の種類に応じて課税
利用	炭化水素油税	燃料使用量に燃料種類別の税率を乗じた額
	付加価値税	税を含む燃料価格に対して20%を乗じた額

外であり、燃料税を納める。

- (2)26,000lb以上の貨物車は総重量と車軸数に応じた課金単価を走行距離に乗じた額を納税し、燃料税を納めない。
- (3)26,000lb～80,000lb(36.3t)の車両はTable 5(A)の単価、80,000～105,000lb(47.6t)の車両はTable 5(B)の課金単価を走行距離に乗じた額を納税する。
- (4)105,000lbを超える車両は特殊車両通行許可の手続きのための料金を支払い、重量距離税は納めない。

3. 英国における自動車関連税

3-1 乗用車に関する税

乗用車にはTable 6の税が課される。なお、税額の設定に用いられるCO₂排出量(CO₂g/km)は車両ごとに定められた排出性能であり、走行中に実際に排出されるCO₂総量ではない。後に説明するフランスやドイツの場合も同様である。

1) 付加価値税

車両価格の20%が課税される。この税率は一般商品に対する税率と同じである。

2) 車両登録料

自家用乗用車を登録する際に55£が課され、税収は登録にかかる費用およびその後の自動車の運用にかかるさまざまな費用を賄う。

3) 自動車税

Table 7に示すように、1km走行時のCO₂排出量による車両クラスごとに税額が設定されており、車両クラスD(ガソリン車の燃費に換算すると17.9km/

Table 7 英国における乗用車に対する自動車税額⁵⁾

車両クラス	CO ₂ 排出量 (g/km)	ガソリンの場合の燃費 (km/ℓ)	税率 (£/年)			
			代替燃料車		ガソリン/ディーゼル車	
			初年度	2年目以降	初年度	2年目以降
A	100以下	23.2以下	0	0	0	0
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
H	166~175	14.1~13.3	256	185	275	195
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
M	256以上	9.1以下	1,020	465	1,030	475

Table 8 英国における炭化水素油税の税率⁶⁾

燃料種類	税率 (£/ℓ)
無鉛ガソリン	0.5795
軽油	0.6767

Table 9 貨物車に対する税項目

段階	税目	税額・税率の考え方
取得	付加価値税	車両価格に税率20%を乗じた額
保有	自動車税	単車と連結車の別、車軸数、車両総重量、サスペンションの別に応じた額
利用	炭化水素油税	燃料使用量に燃料種類別の税率を乗じた額
	燃料に対する付加価値税	税を含む燃料価格に対して20%を乗じた額
	道路利用者課金	大型貨物車に一定額を課金(2014年導入予定)

ℓ) までは無税であり、E以降はCO₂排出量が多いほど、言い換えれば燃費が悪いほど高額になっている。また、税額は初年度と2年目以降で税率が異なり、車両クラスG(同、14.1km/ℓ)までは同額、Hからは初年度の方が高額になる。さらに、燃費が悪くなるに従って、初年度のほうが2年目以降の税額に対してより高額になっている。

4) 社用自動車税⁶⁾

従業員やその家族によって社用車が、通勤を含み私的に使用される場合、また、私的利用のために企業が燃料費を支給している場合に、従業員の所得税が増額される。課税額は車両購入価格、初回登録年、CO₂排出量、燃料種類、私的利用に対する企業の年間給付額、自身の所得税率等の多数の情報が必要である。例えば、車両価格18,000£、CO₂排出量146g/kgなどの条件の場合、およそ年額35£が課せられる。CO₂排出量が少ない車種ほど税額が低くなり、企業が環境にやさしい自動車を社用車に選ぶことを促している。

5) 炭化水素油税

英国においては毎年の予算編成時に必要とされる税収を計算した上で税率改定が行われている。1990年代に温室効果ガス排出を抑制することを目的として、毎年の税率改定率を固定する税率エスカレーター方式が導入された。その後、2011年3月23日以降は、原油価格が「引金価格」より上の場合は消費者

物価指数の変化に合わせて税率を変化させ、下の場合は消費者物価指数で変化させた税率に1 penny/ℓを加えた税率とすることになった。しかし、実行は見送られているようである。13年の燃料税をTable 8に示す。

6) 燃料に対する付加価値税

炭化水素系油の炭化水素油税を含む価格に対して付加価値税19%が課せられる。

3-2 貨物車に関する税

貨物車にはTable 9の税が課される。

1) 付加価値税

車両価格の20%が課税される。この税率は一般商品に対する税率と同じである。

2) 自動車税

総重量3.5t以下の貨物車に対しては一律に215£が課税される。

総重量3.5t以上の貨物車に対しては車両総重量の別、単車・連結車の別、牽引車・被牽引車別、車軸数別の63の組み合わせを設定し、さらに、組み合わせに応じてAからGまでの七つの車両クラスが設定されている。総重量が大きくなると高位のクラスになり、車軸数が多くなると低位のクラスになる。例えば、総重量7.5tの単車はクラスA、25tの3軸・単車はクラスDである。また、40tの2軸牽引車と3軸被牽引車を連結した車両の場合はクラスGであり、3軸牽引車と3軸被牽引車を連結した車両の場合はクラスEとなる。

税額はクラスが高位になると高額になり、低汚染型の車両の場合は低額になり、また、道路にやさしいサスペンションを装着している場合は低額となる。ここではTable 10, 11に一部の車両クラスの税額と対応する代表的な車両の例を示す。

3) 炭化水素油税

乗用車と同様に納める。

4) 燃料に対する付加価値税

乗用車と同様に納める。

5) 大型貨物車の道路利用者課金⁷⁾

総重量12t以上の貨物車に対して、車両形状、車両総重量、車軸数に応じて1.7~10£/日、または、85~1,000£/年を課金する。なお、英国国内車は同額の自動車税減額があり、負担額は課金導入前と変わらない。結果として国外登録車のみ負担が増える。14年4月から運用することを予定している。

4. フランスにおける自動車関連税

4-1 乗用車に関する税

乗用車にはTable 12の税が課される。

1) 付加価値税

車両価格の19.6%が課税される。この税率は一般商品に対する税率と同じである。

2) 登録税

車両登録税の額は次の式で計算される自動車の課税標準馬力(CV)に応じて定められる。

$$CV = (P/40)^{1.6} + U/45$$

ただし、

P: 最大出力(kw)

U: CO₂排出量(g-CO₂/km)

課税標準馬力に対する税額は地方によって異なり、また、地方によっては低公害車に対して免税率が定められている。金額のイメージを把握するために、仮にわが国で現在販売されているトヨタマークX(2,499cc、11.8km/ℓ、149kw)、トヨタプリウス(ハイブリッド車、1,800cc、30.4km/ℓ、73kw)の諸元を適用して試算すると、Table 13のようになる。

3) CO₂税(自家用乗用車のみ)

CO₂排出量の多い自動車の購入を抑制することによるCO₂排出削減を目的として、乗用車に対する追加税としてCO₂税が導入されている(Table 14)。

4) その他の追加税

管理税として4€、郵送税として2.50€を納める。

5) 法人乗用車特別税(企業保有の乗用車のみ)

乗用車を所有または使用する法人に対して課される国税であり、毎年納付する。税率は、8段階に区分されたCO₂排出性能に基づいて定められている(Table 15)。

6) エネルギー製品内国税

自動車燃料消費に対して石油製品内国税が課される。石油製品内国税の税率は、毎年議会によって決定され、08年第2四半期の燃料関連税はTable 16の

Table 10 英国における貨物車に対する自動車税額(単車の場合の例)⁶⁾

貨物車クラス	税率(£/年)				三軸単車の例
	標準型		低汚染型		
	RFS無	RFS有	RFS無	RFS有	
A	165		160		7.5t以下
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	
D	650	650	299	280	23~26t
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	
G	1,850		1,350		—

注) RFS: 道路にやさしいサスペンション。

Table 11 英国における貨物車に対する自動車税額(2軸牽引車の場合の例)⁶⁾

貨物車クラス	税率(£/年)				2軸以上セミトレーラーを牽引する連結車の場合の総重量の例
	標準型		低汚染型		
	RFS無	RFS有	RFS無	RFS有	
A	266	165	266	160	25t
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
G	1,850		1,350		38~44t

Table 13 フランスにおける登録税と試算額⁸⁾

地方圏の例	1CV当たりの税額(€)	低公害車の免税率	試算額(€)(参考値)		
			マークX	プリウス	
			登録税額	免税前登録税額	免税後登録税額
イル・ド・フランス	46.15	100%	580.45	198.8	0.00
ローヌ・アルプ	43.00	50%	540.83	185.2	92.60

Table 12 フランスにおける乗用車に対する税項目

段階	税目	税額・税率の考え方
取得	付加価値税	車両価格に税率19.6%を乗じた額
	登録税(地方税)	標準課税馬力に応じた額。地域により税率は異なる 追加税: CO ₂ 排出量(g/km)に応じた額、管理税、郵送税
利用	法人乗用車特別税	企業が使用している車両に対してCO ₂ 排出量に応じた額
	エネルギー製品内国税	燃料使用量に税率を乗じた額。地方圏により異なる
	燃料に対する付加価値税	税を含む燃料価格に税率19.6%を乗じた額

Table 14 フランスにおける自家用乗用車に対するCO₂税の税率⁹⁾

CO ₂ 排出率(g/km)	CO ₂ 排出1g/km当たりの税額(€)
200以下	0
201~250	2
251以上	4

Table 15 フランスにおける法人乗用車特別税の税率¹⁰⁾

CO ₂ 排出率 (g/km)	相当する燃費 (km/ℓ)	CO ₂ 排出1g当たりの税額(€)	税額(€)
50以下	46.4以上	0	0
50~100	46.4~23.2	2	100~200
⋮	⋮	⋮	⋮
250以上	9.3以下	27	6,750~

通りである。なお、業務用の場合、軽油への付加価値税は免除される。

11年以降は地方圏がガソリン、軽油共に2.5€までを徴収することができるようになった。この措置を採用するか否かは地方圏の判断である。2地方圏について例示するとTable 17の税額になる。

4-2 貨物車に関する税

貨物車にはTable 18の税が課される。

1) 付加価値税

乗用車と同様に納める。

2) 登録税

乗用車の項で説明した課税標準馬力(CV)に応じて定められる登録税と同じ税が課せられる。

3) 登録追加税

職業訓練の促進が目的で、Table 19の税が貨物車を対象として追加される。

4) その他の追加税

乗用車と同様に、管理税として4€、郵送料とし

Table 17 フランスの地方圏が設定しているエネルギー産品内国の税率例¹¹⁾

地方圏	ガソリン			軽油		
	国の税額	地方圏加算額	課税額計	国の税額	地方圏加算額	課税額計
イル・ド・フランス	60.69	0.73	61.42	42.84	1.35	44.19
ローヌ・アルプ		0	60.69	42.84	0	42.84

Table 18 フランスにおける貨物車に対する税項目

段階	税目	税額・税率の考え方
取得	付加価値税	車両の価格に税率19.6%を乗じた額
	登録税(地方税)	標準課税馬力に応じた額。地域により税率は異なる 追加税:総重量に応じた額、管理税、郵送料
保有	車軸税	車種、車軸数、積載重量、サスペンションに応じた額
利用	エネルギー産品内国税	燃料使用量に税率を乗じた額。地方圏により異なる
	燃料に対する付加価値税	税を含む燃料価格に税率19.6%を乗じた額
	エコタックス	2014年1月から一部の幹線道路において総重量と走行距離に応じた額が課税される予定

Table 16 フランスにおけるエネルギー産品内国税の税率(€/ℓ)¹¹⁾

	無鉛ガソリン				軽油	
	SP95-E10		SP95/SP98			
税抜き価格	0.589		0.627		0.712	
石油製品内国税	0.6069	0.8412	0.6069	0.8487	0.4284	0.6519
VAT (19.6%)	0.2343		0.2418		0.2235	
販売価格	1.429		1.475		1.363	

て2.5€を納める。

5) 車軸税

車軸税は、総重量の大きな車両の通行によって生じる道路損傷を考慮して導入された国税であり、総重量12t以上の貨物車に課される。税額は、Table 20のように総重量、車軸数、サスペンション種類によって定められている。

6) エネルギー産品内国税

乗用車と同様に納める。

7) エコタックス

フランス国内を走行する総重量3.5t以上の大型貨物車に走行距離に応じた課税を行う制度が14年1月1日に導入される予定である。対象道路は直轄国道10,000km、県道5,000km、合計15,000kmである。

この税率は車両の環境性能を表すEUROクラスに応じて、EURO IVを基準として、環境性能が高い車両は割引され、低い車両は割増され、Table 21の税額となっている。「辺境地域」と呼ばれる地方圏では、25~50%の割引が行われる。

5. ドイツにおける自動車関連税

5-1 乗用車に関する税

乗用車にはTable 22の税が課される。

1) 付加価値税

車両価格の19%が課税される。この税率は一般商

Table 19 フランスにおける追加税の額¹²⁾

車両総重量ランク	額(€)
3.5t以下	33
3.5t以上6t未満	127
6t以上11t未満	189
11t以上の貨物車	285

Table 20 フランスにおける車軸税の税率例¹³⁾

車軸数	総重量 (t)	税額(€/年)	
		エアサスペンション等	その他のサスペンション
2	12~18	274.4	396.36
	18~	365.88	548.8
3	12~	274.4	396.36
4	12~27	274.4	396.36
	27~	365.88	542.72

Table 21 フランスにおける対距離課金単価 (€/km)¹⁴⁾

環境性能区分		カテゴリー			
		第1	第2	第3	
高↑ 環境性能 ↓ 低	電気自動車	5.3	6.7	9.2	
	EURO クラス	VI、V+EEV	7.5	9.4	13.1
		V	8.4	10.5	14.6
		IV(基準)	8.8	11.1	15.4
		III	9.7	12.2	16.9
		II	10.1	12.8	17.7
I、それ以前	10.6	13.3	18.6		

注) 2014年度に導入予定。

Table 23 ドイツにおける車両登録税¹⁵⁾

車両区分	税負担額	備考
内燃機関車 (ハイブリッドを含む)	ガソリン等 基礎負担 2.00€/排気量 100cc	CO ₂ 排出量に応じた負担 2.00€/ (CO ₂ g/km) 最小110 CO ₂ g/km
	ディーゼル 9.50€/排気量 100cc	
電気自動車	車両総重量200kgごとに、11.25~12.78€ (総重量が大きくなると単価が大きくなる)	Euro VIの車両は150€免税 登録年に応じて、全額免税~50%割引

品に対する税率と同じである。

2) 車両登録税

車両の登録の際に負担する。自治体によって異なり、例えば、ベルリンでは26.9€、ハンブルクでは26.3€であり、ドイツ全体で平均26€である。

3) 自動車税

自動車税は使用燃料、エンジン排気量、汚染物質排出量、車両総重量などを要素としてTable 23に示す税率が定められている。

4) エネルギー税

燃料種類に応じて税額が設定されている (Table 24)。

5-2 貨物車に関する税

貨物車にはTable 25の税が課される。

Table 26 (A) 車両総重量3.5tまでの単価¹⁵⁾

車両総重量区分	総重量200kg当たりの単価 (€/総重量200kg)
2tまで	11.25
2~3t	12.02
3~3.5t	12.78

Table 26 (C) 牽引車が徴税されていない、車両ナンバーを有している被牽引車¹⁵⁾

車両総重量区分	総重量200kg当たりの単価 (€/総重量200kg)
なし	7.64
合計最高額	373.24€ (約10tに相当する)

Table 22 ドイツにおける乗用車に対する税項目

段階	税目	税額・税率の考え方
取得	付加価値税	車両の価格に税率19%を乗じた額
	車両登録手数料	額は自治体によって異なる
保有	自動車税	使用燃料、エンジン排気量、CO ₂ 排出量などによる額
利用	エネルギー税	燃料使用量に燃料種類別の税率を乗じた額
	燃料に対する付加価値税	税を含む燃料価格に税率19%を乗じた額

Table 24 ドイツにおけるエネルギー税率の例¹⁶⁾

課税対象		税率 (€/ℓ)
無鉛ガソリン	硫黄分が10mg/kg以下	65.45
軽油	硫黄分が10mg/kg以下	47.04

Table 25 ドイツにおける貨物車に対する税項目

段階	税目	税額・税率の考え方
取得	付加価値税	車両の価格に税率19%を乗じた額
	車両登録手数料	額は自治体によって異なる
保有	自動車税	使用燃料、エンジン排気量などに応じた額
利用	エネルギー税	燃料使用量に燃料種類別の税率を乗じた額
	燃料に対する付加価値税	エネルギー税を含む燃料価格に税率19%を乗じた額
	大型車対距離課金	総重量12t以上の車両に対して主要幹線道路走行距離に応じた額

1) 付加価値税

乗用車と同様に納める。

2) 車両登録税

乗用車と同様に納める。

3) 自動車税

車両総重量などに応じて、Table 26 (A) ~ (C) に示

Table 26 (B) 車両総重量3.5t超の総重量ランク別の単価¹⁵⁾

車両総重量区分 (15段階)	総重量200kg当たりの単価 (€/総重量200kg)			
	高 ← 環境性能 → 低			
	S2以上	S1	G1	なし
2000kgまで	6.42	6.42	9.64	11.25
(+)2000超3000kgまで	6.88	6.88	10.30	12.02
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
(+)15000kg超	⋮	36.23	54.35	63.40
合計最高額	556	914	1,425	1,681
	(12.20t超)	(15.40t超)	(15.60t超)	(15.80t超)

す税額が定められている。各総重量ランクの単価(€/総重量200kg)を順次累加していくことによって対象車両の税額を計算する仕組みになっている。例えば、環境性能S1クラスで車両総重量が15.6tの場合は923.29€になるが、914€が上限額である。

4) エネルギー税

乗用車と同様に納める。

5) 大型車対距離課金

総重量12 t 以上の大型貨物車がアウトバーンと一部の連邦長距離道路(合計約14,000km)を走行した場合、車両の車軸数と環境性能に応じてTable 27の金額(€/km)が課金される。

Table 27 大型車対距離課金の税率¹⁷⁾

排出クラス		車軸数	課金額(€/km)
高 ↑ 環 境 性 能 ↓ 低	EEV、Euro V	3軸以下	14.1
		4軸以上	15.5
	Euro IV、IIIでPM浄化装置PMK 2、3、4のいずれかを装備	3軸以下	16.9
		4軸以上	18.3
	Euro III、IIでPM浄化装置PMK 1～4のいずれかを装備	3軸以下	19.0
		4軸以上	20.4
	Euro II、I、0	3軸以下	27.4
		4軸以上	28.8

6. 各国の自動車関連税の特徴

これまで概説した各国の税制を見ると、以下のような特徴を読み取ることができる(Table 28)。

(1)燃費の悪い乗用車に重課、燃費の良い乗用車に軽課して環境負荷を軽減する

乗用車について見ると、米国連邦政府は取得段階、州や地方政府は取得・保有・利用の各段階で、また、欧州においてはフランスが取得段階、英国とドイツが保有段階にこのような特性を持つ税を設定している。

貨物車の場合は、英国とドイツが保有段階でこのような特性を持つ税を設定している。

(2)道路損傷が大きい車両に重課税し、道路維持管理費用を内部化する

欧州諸国は貨物車に対して保有段階において車両総重量等に応じて税額を差別化している。一方、米国はタイヤ税によって重量車に重課している。

(3)道路利用量に応じて負担を求める対距離課金制度を導入する国が増えている

米国においては一部の州が重量距離税を導入しており、車両の総重量と走行距離に応じて課金している。欧州においてはドイツが大型車対距離課金を実施しており、フランスも同様の仕組みを導入する予定である。

(4)地方が独自の税を設定し、地方の実情に合わせている

米国は連邦税に加えて、州や地方政府が独自の税制を持っている。欧州においてはフランスでは国が定めた一定の範囲の中で地方圏が独自の税額を設定している。

7. おわりに

Table 28 各国の自動車関連税制の特徴

考慮要素	車種	米国		英国		フランス		ドイツ	
		取 得	保 有	取 得	保 有	取 得	保 有	取 得	保 有
環境負荷が大きい車両に重課税	乗用車	○	・	○	・	○	△	○	・
	貨物車		・	○	・		・	○	・
道路損傷が大きい車両に重課税	乗用車								
	貨物車	○	○	○		○	○	○	
道路利用量に応じて課税	乗用車		・		・		・		・
	貨物車		△		・		○		○
州を含む地方が独自の税を設定	乗用車	○	○	○		○	○		
	貨物車	○	○	○		○	○		

- 注1) 各区分の課税に考慮要素がある場合に○を印した。
- 2) 一部の税制、例えば、米国においては考慮要素が連邦税制にはなく州や地方の税制にある場合、フランスにおいて法人用車両のみ考慮要素がある場合等に△を印した。
- 3) 利用段階において、燃料消費量が多い車両、走行距離が長い車両は結果として多くの燃料税を支払うことになるので、他に注目すべき税がない場合は、「・」を印した。
- 4) 米国のタイヤ税は道路損傷が大きい車両に重課税と道路利用量に応じた課税の両方の性格を持つ。ここでは、前者の性格が強い税として整理した。

欧米においては環境負荷軽減、損傷者負担、道路利用量に応じた負担などの近年になって強調されている考え方に基づいた税、自動車の燃費向上や環境性能の向上、国民の環境意識の向上などに応じた税に移行するように頻繁に、また、きめ細かく税制を改善してきている。このような時代のニーズに即した、機敏な税制改正の動きについては、わが国の今後の道路利用者負担を検討する上で大いに参考になる。

参考文献

- 米国関係
 - 1) Environmental protection agency: Gus guzzler tax
 - 2) FHWA, USDOT: Highway Statistics

- 3) American Petroleum Institute: Motor Fuel Taxes
- 4) FHWA, USDOT: The Heavy Vehicle Use Tax
- 5) OREGON DOT: MOTOR CARRIER EDUCATION MANUAL
- 英国関係
- 6) UK Government : HM Revenue & Customs
- 7) Department for Transport, UK: HGV road user levy
- フランス関係
- 8) Agence nationale des titres sécurisés: Coût et taxes additionnelles
- 9) Service-Public.fr: Malus et taxe CO₂ pour les véhicules polluants
- 10) Ministère de l'Économie et des Finances: La taxe sur les véhicules des sociétés
- 11) Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie: La fiscalité des produits énergétiques
- 12) Agence nationale des titres sécurisés: Taxe pour le développement des actions de formation professionnelle dans les transports
- 13) Douane: Les taxes sur les transport
- 14) Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie: Ecotaxe poids lourds

- ドイツ関係
- 15) Bundesministerium der Finanzen: Kraftfahrzeugsteuer
- 16) Zoll: Energiesteuer
- 17) Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Lkw-Maut

用いた単位

- 米国
mile=1.609km、lb(ポンド)=0.454kg、gal(ガロン)=3.785ℓ、\$(米ドル)=97円、¢(米ドルセント)=0.97円
- 英国
£(ポンド)=156円、penny(ペニー)=1.56円
- フランス、ドイツ
€(ユーロ)=132円、¢(ユーロセント)=1.32円
- CO₂-ガソリン換算
ガソリン1.0ℓが燃焼することによって2.322 kg-CO₂が発生する。