

IV. 自動車関連税に係る税制改正

2000年以降のフランスの自動車関連税に関する主要な税制改正の動きを整理する。フランスに加え、イギリス、ドイツの動向についても整理する。

1. フランスの税制改正動向

表 IV-1：フランスにおける地球温暖化をめぐる近年の動向

政権	予算等	税制改正の概要
シラク	2003年 予算法	<p>【低公害車に係る所得税の税額控除適用期限の延長】 2001年1月1日から2002年12月31日までの間に液化石油ガス自動車又はそのハイブリッドカーを新規に購入又は賃借した納税者に対し1,525ユーロの所得税の税額控除(un crédit d'impôt sur le revenu)が認められており、さらにこれらの購入の際に、1992年1月1日以前に登録された一定の自動車の破棄も併せて行なうならば、当該税額控除の額は約50%増額され2,300ユーロになる。今回の改正により、適用期限が2002年12月31日から2005年12月31日にまで延長。2002年1月1日から2002年12月31日までの間に天然ガス自動車又はそのハイブリッドカーを新規購入又は賃借した納税者に対しても同様の控除を適用。</p> <p>【石油製品国内消費税】 原油価格の変動に応じて税率が変動する価格連動制をとっていたが、2003年1月1日よりこれを廃止する。</p>
シラク	2004年 予算法	<p>【石油製品国内消費税】 個人が利用する軽油の税率が1リットルあたり2.5ユーロセント引き上げられ、1リットルあたり41.69ユーロセントに。引上げは2004年1月1日より実施。商業用の運送に係る軽油については、税率引上げ分を払い戻す。増収分(約8.5億ユーロ)は国有鉄道の建設部門の債務償還に充当。</p>
シラク	2006年 予算法	<p>【低公害車に係る所得税の税額控除の引上げ】 2001年1月1日から2005年12月31日までの間、LG、NGV又は電気自動車(HV含む)を取得又は2年以上のリースを行った者は、1,525ユーロ(1991年末までに登録された車両を廃車にした場合は2,300ユーロ)の所得税の税額控除が認められていた。今般の改正で、適用期限が2009年12月31日まで延長され、更に控除額が2,000ユーロ(同3,000ユーロ)に引き上げられる。</p> <p>【自動車税・社有自動車税】 個人・法人が所有する総重量3.5トン超の車両と3.5トン以下で法人が所有する車両は自動車税(地方税)が課されているが、2006年12月1日に自動車税は廃止される。一方、法人がフランスで登録している車両には、その課税馬力に応じて社有自動車税(国税)が課されているが、2006年1月以降の登録車両については課税馬力に応じた税率表ではなく、走行距離当たりのCO2排出量に応じた税率表が適用される。</p>
シラク	2006年 修正 予算法	<p>【石炭税】 CO2の排出度合いが大きい石炭の消費を対象に、電力換算によるエネルギー量を基準として1MWh当たり1.19ユーロを新たに課税する。税収は環境・エネルギー管理庁(ADEME)の財源として充当。2007年7月1日より施行。</p>
シラク	2007年 修正 予算法	<p>【ボーナス・マルス】 低公害車の購入及び利用を促進するためボーナス・マルス(自動車登録税付加税)を創設。(A)CO2排出量160g/km超(2008、2009年)、又は(B)課税馬力7超の車をフランスで初めて登録する際に課税される。他国で登録された後に輸入された車に関しては、税額は10分の1に縮減される。</p>
サルコジ	2008年 予算法	<p>【その他】 従来、汚染活動一般税(TGAP)の一部、天然ガス消費税(TICGN)、ボーナス・マルス、石炭税の税収が環境・エネルギー管理庁(ADEME)に充当されていたが、ADEMEの財源の簡素化のため、今回の改正により、汚染活動一般税の税収のみが充当されることになり、その他の税目の税収は一般財源化。なお、上記税目から環境・エネルギー管理庁へ充当される税収の合計額は、2007年見積額で2.42億ユーロ。2008年税収においてもこの水準を保つため、汚染活動一般税から環境・エネルギー管理庁への充当額を2.42億ユーロに増加。</p>

政権	予算等	税制改正の概要
サルコジ	2008年 修正 予算法	【汚染車税】 フランスでは、2008年より、CO2排出量が少ない車両の利用を促進するため、CO2排出量が160g/km超の車両を対象に登録時にボーナス・マルスが課されているところ、2009年税制改正において、CO2排出量の多い自動車に対する課税を強化するため、250g/km超の自動車に対して、年間160ユーロの汚染排出車税を新たに課税。
サルコジ	2009年 予算法	【車軸税】 総重量12トン以上の大型トラックについては、車両の種類(車軸数等)及び総重量に応じた税率で車軸税が課されているところ、企業の税負担を軽減するため税率を引き下げる。当該措置に伴う減収額は約0.5億ユーロ程度。
サルコジ	2010年 予算法	【ボーナス・マルス】 2008年より車両のCO2排出量に応じてボーナス・マルスが課されているところ、温室効果ガス排出量の一層の削減のため、ボーナス・マルスの引上げを1年前倒して実施。 【石油製品内国消費税】 石油製品内国消費税(国税)は、毎年の予算法によって一定額が州及び県に譲与される。2007年以降、ガソリン及び軽油に係る石油製品内国消費税の税率は、州ごとに法定税率から一定の範囲内で引き下げることが認められているが、ガソリン及び軽油に係る石油製品内国消費税について法定税率から一定の範囲内での州毎の引上げが新たに認められることとなった。新たに認められた引上げ可能部分に対応した税収は各州において鉄道や運河等、道路に代わる持続的な輸送機関への投資に充てられることとされた。施行開始日は別途政令により決められ、遅くとも2010年7月1日に開始されることとされている。 【炭素税(断念)】 エネルギーの炭素含有量に応じて課税する炭素税を導入する法案が2010年予算法案に盛り込まれ2010年1月からの導入が予定されていた。しかし、2009年12月末に法案が両院で可決されたものの、憲法院により、予算法における炭素税の規定の一部について違憲であるとの判決がなされたため導入は事実上不可能となった(予算法は違憲部分を除いて施行)。 違憲とされた理由は、化石燃料を利用する大部分の企業にとって炭素税が免税となっているため、不公平で気候変動対策の目的に合致していない、というものであった。これを受け、政府は2010年7月からの導入を目指して炭素税の修正法案を検討していたが、2010年3月の地方選挙において与党UMPが大敗した直後、首相から炭素税の導入を事実上断念する旨が発表された。
オランダ	2014年 予算法	【炭素税(※)】 エネルギー製品の二酸化炭素含有量に比例した炭素税を新たに導入する。税率は2014年に1トンCO2当たり7ユーロで、2015年には14.5ユーロ、2016年には22.5ユーロとなる。税収は2014年に340百万ユーロ、2015年に25億ユーロ、2016年に40億ユーロとなる見込み。
オランダ	2015年 予算法	【石油製品内国消費税(※)】 2015年から軽油に課税される石油製品内国消費税の税収の一部を交通インフラ庁(AFITF)に充当。2015年は軽油に係る税率を1リットルあたり2サントーム引き上げ、税収をAFITFに充当。

(凡例) **青字**: 車体課税関連 **赤字**: エネルギー課税関連

(出典) 財務省「財政金融統計月報」⁹³(但し、※は予算法案(Projet de loi de finances)を引用)

⁹³ https://www.mof.go.jp/pri/publication/zaikin_geppo/index.htm

2. 税制改正動向の国際比較

2.1 イギリスの税制改正動向

表 IV-2：イギリスにおける地球温暖化をめぐる近年の動向

政権	予算	税制改正の概要
ブレア	2000年 バジェット	<p>【燃料税】 汚染物質の排出が少ない低硫黄ガソリンについて、無鉛ガソリンよりも1ペンス低い47.82ペンス/リットルで課税する。</p> <p>【自動車税】 2001年3月以降に登録される自家用乗用車等は、CO2排出基準に応じた税率表に基づいて課税する。また、現行制度で、軽減税率の適用対象と老年者控除(65～74歳)となっている小型車の範囲を排気量1100ccから1200ccに拡大するとともに、税率を引き上げ。</p>
ブレア	2001年 バジェット	<p>【燃料税】 低硫黄ガソリン又は低硫黄ディーゼルに係る税率を1リットル当たりそれぞれ2ペンス、3ペンス引き下げる。また、スーパー無鉛ガソリン及び有鉛代替ガソリンに係る税率区分を廃止する。</p> <p>【自動車税】 現行で排気量1,200cc以下となっている軽減税率(年105ポンド)の適用対象を1,549cc以下に引き上げる。また、貨物自動車に係る税率を50%軽減するほか、農業用車両等は非課税とする。</p>
ブレア	2004年 バジェット	<p>【燃料税】 2004年9月1日以降、燃料税の税率を引き上げる。また、無硫黄ガソリン及び無硫黄ディーゼル油の区分を新たに設け、税率を1リットル当たり0.4852ポンドとする。この税率は、低硫黄ガソリン及び低硫黄ディーゼル油よりも1リットル当たり0.005ポンド低い水準である。</p> <p>【自動車税】 2004年度は税率を据え置く。</p>
ブレア	2005年 バジェット	<p>【燃料税】 2004年度予算では、2004年9月1日からの燃料税の税率引き上げを決定していた。しかし、世界的な原油価格の高騰を背景として、7月にその実施の延期を決定し、同年12月のブレ・バジェットにおいて再検討することとされた。再検討の結果、同年12月3日以降、一部の燃料税については税率が引き上げられることになったものの、ほとんどのものについて、税率は据え置かれることとされた。</p> <p>【自動車税】 自動車税：2005年4月1日より、CO2排出量の多い階級について、税率を5ポンド/年引き上げる。</p>
ブレア	2006年 バジェット	<p>【燃料税】 英国では、汚染物質の排出抑制と税収確保のため、燃料税の税率について、毎年、少なくともインフレ率に沿った税率の引き上げを行うこととしているが、原油価格の高騰が続いていることから、2004年度及び2005年度は、引き上げを凍結。バイオエタノールについては、2005年1月1日より税率が大幅に引き下げられることとなった。2006年度は、インフレ率に合わせて税率を引き上げることとするが、その実施は9月1日まで延期する。</p> <p>【自動車税】 環境に対するインセンティブを強化するため、CO2排出量が225g/kmを超える自動車に対し新たな税率階級を設けて高い税率を課するとともに、CO2排出量が少ない自動車に対しては、税率を大幅に引き下げることとする。</p>
ブレア	2007年 バジェット	<p>【燃料税】 2009年度にかけて税率を引き上げる。バイオ燃料に対する優遇措置(1リットル当たり0.2ポンド)は、2009年度まで延長する。</p> <p>【自動車税】 2009年度にかけてCO2課税を強化。なお、2007年度分については、2007年3月22日から適用する。</p>
ブラウン	2008年 バジェット	<p>【燃料税】 2008年4月1日に予定されていた税率引き上げを、現在の経済状況への配慮、企業と家計への支援を行うため、6か月間延期し、10月1日に行うこととする。また、2010年にインフレ率に上乗せして0.5ペンス/リットル引き上げる。2007年バジェット・レポートにおいて予定されていた課税対象分類の簡素化については、予定どおり2008年4月に行われる。バイオ燃料については、これまでの燃料税において優遇税率(20ペンス/リットルの軽減)を適用することとしてきたが、2010年度からは税制での優遇措置ではなく、使用の</p>

政権	予算	税制改正の概要
		<p>義務付けを行うことで、バイオ燃料の使用を促進する。2010 年度以降は、他の道路用燃料税と同様に課税する。</p> <p>【自動車税】 2009 年度以降、自動車保有に課される自動車税の税率帯が細分化され、税率帯の数も7から13に増える。これにより、CO2排出量が150g/km 未満の自動車については税率が引き下げられる一方、150g/km 以上の自動車については税率が引き上げられる。最高税率帯(M)は、CO2排出量が255g/km 超で、税率は年440ポンドとなる。2010年4月からは、登録初年度自動車用(first year rate)と2年目以降の自動車用(standard rate)との2種類の税率帯が設けられる。登録初年度自動車用の税率帯は、2年目以降の自動車用の税率帯と比べてCO2排出量の違いがより大きく税率に反映されるようになっている。(登録初年度自動車用の税率帯では、CO2排出量が130g/km までの自動車に適用される税率がゼロである一方、CO2排出量が255g/km を超える自動車について課される税率は年950ポンド。)</p>
ブラウン	2009 年 バジェット	<p>【燃料税】 2009 年9月から1リットル当たり2ペンス引き上げ。その後、2010年から2013年まで毎年実質1リットル当たり1ペンス引き上げ。</p> <p>【自動車税】 環境負荷の高い自動車には重課し、環境負荷の低い自動車には軽課することで、よりCO2排出量に応じた税率構造となるように以下の改正を行う。</p> <p>2009 年度 自動車税の税率帯数を増加(現行7→2009 年度以降13)。経済状況に鑑み、増税額は年5ポンドを超えないこととする。</p> <p>2010 年度 新車購入者に環境負荷の低い自動車を購入するインセンティブを与えるため、特に新規登録車について、CO2排出量に強く応じた税率表を新たに設ける(年0ポンド～950ポンド)。新規登録車を除く自動車用の税率表についても、よりCO2 排出量に応じた税率構造となるように税率改正を行う(CO2排出量:150g/km 未満(年5～30ポンドの減税)、176g/km 超(年20～30ポンドの増税))</p> <p>CO2排出量基準の自動車税が導入された2001年3月1日から2006年3月23日までの間に登録された環境負荷の特に大きい自動車(225g/km 以上)については、本来ならば2009 年度以降、L または M 税率帯の税率が適用されるどころ、2009 年、2010 年の両年についてはK 税率帯の税率が適用される。</p> <p>【自動車廃棄支援制度の創設】 登録後10年超の自動車を廃棄し、新車に買い替えた場合、2,000ポンドの割引を受けることができる。経費のうち、1,000ポンド分は政府から、1,000ポンド分は自動車メーカーからの拠出。</p>
キャメロン	2011 年 バジェット	<p>【燃料税】 動力用燃料に対する課税は、歳入調達機能だけではなく、低炭素社会の構築にも寄与するものであるとの認識を示し、動力用燃料の税負担を引き上げることとされた。ただし、その急激な引き上げは足元の物価が上昇局面にある状況においては、家計に与える影響が大きいことから段階的に税率を引き上げる予定。</p>
キャメロン	2012 年 バジェット	<p>【社有車税】 社有車を個人目的で使用する場合、原則として、取得原価に1kmあたりのCO2 排出量に応じた適用割合(5%～35%)を乗じた額が、年間の受益額として所得に算入される。今回、CO2 排出量75g/km 以上の車輻に係る適用割合を2014 年度に1%引き上げる(最大適用割合は35%のまま)とともに、2015 年度及び2016 年度についてさらに2%引き上げ(最大適用割合37%)。また、社有車の減価償却については、1kmあたりのCO2 排出量に応じて初年度全額償却、18%定率法または8%定率法のいずれかが認められているところ、2013 年度以降、初年度全額償却及び18%定率法に係る排出量の基準を厳格化。</p>
キャメロン	2013 年 バジェット	<p>【燃料税】 家庭と企業を支援する観点から、2011 年3月より税率引上げを凍結している燃料に係る個別間接税について、昨年の秋の財政演説では2013 年9月から引き上げるとされていたところ、9月以降も引き続き凍結措置を延長する。</p>
キャメロン	2014 年 バジェット	<p>【社有車税】 社有車を個人目的で使用する場合には、取得原価に1キロ当たりのCO2 排出量に応じた適用率(7～37%)を乗じた額が年間の受益額として所得に算入されるどころ、CO2 排出量が1キロ当たり75グラム以上の車については、適用率を2%引き上げる(ただし、上限の37%には変更なし)。</p>

政権	予算	税制改正の概要
キャメロン	2015年 バジェット	<p>【燃料税】 2015年9月より実施予定であった小売物価指数の上昇に伴う燃料課税の税率引上げを中止。</p> <p>【社有車税】 社有車を私的に利用する場合、取得原価に一定割合を乗じた額が年間の受益額として所得に算入されること、一部の車種につき当該割合を3%引上げ。</p>

(凡例) 青字: 車体課税関連 赤字: エネルギー課税関連

(出典) 財務省「財政金融統計月報」⁹⁴

2.2 ドイツの税制改正動向

表 IV-3 : ドイツにおける地球温暖化をめぐる近年の動向

政権	予算等	税制改正の概要
シュレーダー	2005年	<p>【自動車税】 2005年1月より、1997年4月成立の自動車税改革法に基づく累次の自動車税率の引上げの最終段階が実施される。</p>
メルケル	2008年 『成長強化による雇用保護パッケージにおける税法上の規則変更のための法律』	<p>【自動車税】 本法律は、第一次景気対策の中で主に税法上の改正をまとめた法律。自動車税については、①2008年11月5日から2009年6月30日までの期間に新車を購入した場合、1年間自動車税を免除。ただし、特に厳しい汚染物質排出基準を満たす低公害車については、最大2年間自動車税を免除(但し自動車税の免除期間は、購入時期に関わらず、2010年12月31日に終了)。②既に購入済みの低公害車について、2009年分の自動車税を免除。特に厳しい汚染物質排出基準を満たす低公害車とは、欧州委員会によって定められている汚染物質排出基準ユーロ5及び6を満たす自動車を目指す。</p>
メルケル	2009年 『基本法改正のための法律』	<p>【自動車税】 第二次景気対策では、現在州税である自動車税を、2009年7月より連邦税とすることが発表された。各税の税収の帰属は基本法によって規定されており、本法律は、基本法の改正によって自動車税を連邦税とするための法律である。なお、連邦税への変更に伴い、州の歳入減を緩和するため、連邦から州に対し財源を補填する旨も規定されている。</p>
メルケル	2009年 『自動車税の新規則及びその他の法律の変更のための法律』	<p>【自動車税】 第二次景気対策では、自動車税について、CO2排出量も考慮した新たな課税方式が具体的に示された。本法律はそれを法制化したものであり、主要内容は以下の通りである。①2009年7月より、CO2排出量も考慮した課税方法を採用(2007年より検討されていた課税方式への変更の段階的実施)。排気量比例部分と二酸化炭素排出量比例部分の合計が、自動車税として課される。②排気量比例部分: ガソリンエンジン車には排気量100cc当たり2ユーロ、ディーゼルエンジン車には同9.5ユーロを課税。③CO2排出量比例部分: 自動車のCO2排出量から一定量(2010年及び2011年: 120g/km、2012年及び2013年: 110g/km、2014年以降: 95g/km)を控除した残りの部分に、一定の税率(1g/km当たり2ユーロ)を適用して算出された税額を課税。④2009年6月30日までに購入された自動車については、2013年より新たな課税方式に移行。</p>

(凡例) 青字: 車体課税関連

(出典) 財務省「財政金融統計月報」⁹⁵

⁹⁴ https://www.mof.go.jp/pri/publication/zaikin_geppo/index.htm

⁹⁵ https://www.mof.go.jp/pri/publication/zaikin_geppo/index.htm

3. フランスにおける車体課税の税制改正に対する各ステークホルダーの意見

フランスにおけるこれまでの車体課税の税制改正について、フランスでの現地ヒアリングにより調査した。

以下に、フランスの車体課税の税制改正に対する意見を、発言主体ごとに整理する。

表 IV-4：フランスの車体課税の税制改正に対する主な意見

発言主体	税目	意見
政府	bonus-malus	<ul style="list-style-type: none"> bonus-malus の税率は、過去や現在の新車販売構成から次の年の新車販売構成を推計し、bonus と malus で収支が合うように malus の税率と bonus の対象を設定する。2 年先といった近い将来ですら市場の先行きを見通すことが難しい上、税率は毎年の議会で決定することが定められていることから、1 年以上先の税率を決定することはできない。
地方自治体	自動車登録税	<ul style="list-style-type: none"> Carte grise の税率は、州の財政状況のみを鑑みて財政部門が決定する。環境部門が財政部門に対して、例えばクリーン車補助金の財源を要求したとしても、予算の都合上、縮小される可能性がある。Carte grise は州の一般財源に充てられるため、Carte grise の税率は自動車だけに紐づく訳ではない。州に高校を新たに建設したいから、財源を確保するために Carte grise の税率を引き上げることもあり得る。 Carte grise の軽減率の設定根拠は、環境的な側面を考慮してのこともあるが、昨今のエネルギー移行法や気候変動の問題に対して、州が取り組んでいるというメッセージに近い。現在はクリーン車の販売台数が少ないため、税収への影響は無いが、クリーン車が徐々に増えてきて税収が大きく減少するようであれば、軽減率を見直すだろう。
	全体	<ul style="list-style-type: none"> 都市部には自動車以外の交通手段が豊富にあり、インフラや公共設備が充実し、企業も多く立地しており、財源もある。一方で、地方部はインフラや公共設備が不十分で、移動手段は自動車に頼らざるを得ない。このような状況は是正すべきである。
自動車産業	bonus-malus	<ul style="list-style-type: none"> 基本的には bonus-malus はよく機能している。2008 年の導入以降、自動車全体の CO2 排出量は大きく減少した。企業努力による寄与分もあるので、100%bonus-malus の効果ではないかもしれないが。 2018 年には、30 万台、2019 年には 40 万台のスクラップ・新車代替が行われると政府は見積もっているが、2017 年には 10 万台が実際にスクラップしたという統計があり、2018 年にそれが果たして 3 倍に伸びるのか、という懸念がある。 フランス政府は bonus の対象となる基準を毎年変更する。頻繁な制度変更は、最終消費者には意味をなさないし、企業の投資計画にとっても悪影響である。 まだまだ PHEV の普及を進める必要があったにも関わらず、政府は 2018 年に PHEV への bonus を廃止してしまった。政府に対して再開してもらおう働きかけている。 すべての bonus を malus の税収でまかなうためには、malus 基準値のカーブを大幅に引上げなければならないが、不可能なレベルの税率に

		<p>なるので難しい。2019年には malus の基準値のカーブが引き上げられることが決定しているが、それ以上の引上げは難しいだろう。したがって、より多くの資金を一般会計から拠出しなければならなくなる。そのような巨額の支援を継続的に拠出できるのか疑問である。</p>
	自動車登録税	<ul style="list-style-type: none"> ・ 技術的中立性 (Technology neutrality) の観点で、LPG 車や天然ガス車、バイオ燃料 (B85) 車も減免措置の対象に含む点で内燃機関自動車廃止の方針とは異なる。1 つの技術 (電気自動車) をプッシュするわけではない。 ・ 部品メーカーは、内燃機関、ハイブリッド車、電気自動車、燃料電池自動車、あらゆる自動車に対して投資している。1 つの技術のみに投資することはできない。
	エコタックス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 重量車を対象に 2008 年から検討が始まったが、トラック事業者・輸送業界からの反対を受けて導入が見送りとなった。フランス政府は 10 億 EUR 分のインフラ投資 (カメラ等) を行っていたが、すべて無駄になってしまった。無期限延期による財源の補填として、トラックに適用される軽油の軽減税率の軽減幅を縮小した。 ・ 走行距離課税として検討されたエコタックスは、重量車のインフラ損傷に係る税であり、道路補修の財源が足りない地方政府を助けることにつながる可能性がある。
国際機関・学識者	内国消費税	<ul style="list-style-type: none"> ・ フランスの昨今の暴動は、フランス政府が国民に対して十分なコミュニケーションを行っていないことや、貧困層に対して配慮措置を講じていないため起きた問題といえる。
	エコタックス	<ul style="list-style-type: none"> ・ トラックによる道路損傷の外部費用の内部化を目的に高速道路以外の道路に導入しようとした。政治的にも受け入れられていたが、実際に導入する段階において、ブルターニュ地方で反対デモが起きた。エコタックスの税収は道路インフラのファンドとして充当される予定であった。

(出典) 現地ヒアリングに基づき作成。