

VII. 今後の自動車関連税制のあり方に係る見通しや意見

中長期的な自動車関連税制のあり方について、フランスにおける議論の最新動向を現地ヒアリングにより調査した。

以下に、ヒアリング調査により得られた、フランスにおける中長期的な自動車関連税制のあり方に関する意見を、発言主体に分けて整理する。

表 VII-1：中長期的な自動車関連税制のあり方に関する主な意見

発言主体		意見
政府	国	<ul style="list-style-type: none"> ・ bonus-malus の税率及び補助金額(エコロジーボーナス及びコンバージョンプレミアム)の設計については毎年検討を行う必要がある。2 年先、4 年先など近い将来ですら、電気自動車のモデルがどの程度増えているか、消費者の志向がどうなっているかなど、市場の先行きが見通すことができないため決められない。 ・ bonus-malus の設計を主に行っているため、長期的な視点での自動車関連税制については、検討していない。
	州	<ul style="list-style-type: none"> ・ Carte-grise の税収は横ばいで推移しており、税収減の問題が生じていない。 ・ 地方部はインフラや公共交通機関が不十分で、自動車に頼らざるを得ない。
自動車産業	完成車メーカー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車は道路にダメージを与えるため、そのメンテナンス費用のために課税が必要である。それはつまりは燃料税なのではないか。電気自動車の普及による税収減少の懸念については、電気の課税を強化する、あるいは電気自動車への新たな課税により解決すると考える。 ・ 電気は燃料よりも安く、税率も低いので、ライフサイクルで見れば電気自動車の税の負担は低いが、人々は認識していない。購入価格で判断するのではなく、TCO (Total Cost of Ownership)を消費者が認識するとよいと考える。 ・ 走行距離課税のために全車両に GPS の設置を義務付けることは、市民のプライバシーを考慮すれば、無理だろう。料金所を使った仕組みであれば可能だろう。 ・ 長期的に税が本当に必要なのか。欧州の CO2 排出規制により、十分自動車の低炭素化は進んできた。2030 年の目標が現在審議されているが、2021 年の目標である 95gCO₂/km からさらに 2025 年に 20%、2030 年に 30%削減するという案であり、とても厳しい目標である。
	部品メーカー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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		<ul style="list-style-type: none"> ・ 外部費用の内部化の観点からは、まずは排出削減を進めるために燃料課税の引上げを行い、加えて車体課税のグリーン化を進め、それと同時に走行距離課税の導入・拡大に動き出すことが効果的と考える。同じガソリン車、同じディーゼル車、同じ電気自動車でも、もたらす外部費用は重量やサイズ等によって多様である。それらを適切に反映できればなおよい。 ・ そのような仕組みにすることで、排出削減が進むことによる減収にも適切に対処できる。燃料税の引上げは、短期的に税収の増加をもたらすし、車体課税の減収を補うことができるだろう。長期的に燃料の消費が下がった時に、徐々に走行距離課税の税収が入ってくるような仕組みができれば、税収の確保という観点からもベスト。 ・ 第 1 段階として車体課税の課税標準を CO₂ にすることも、正しいシグナルを送るという意味で重要。その場合には、ディーゼル車の販売を促すことにならないよう、CO₂ だけでなく大気汚染物質も基準に組み込むことが重要である。

発言主体	意見
	<ul style="list-style-type: none"> ・ まずは高速道路から始めることも重要である。料金所があれば実施がしやすい。あるいは車検の仕組みを使うこともできる。改ざんができるという点が課題だが、まずは何かやってみるという意味ではやりやすいところから始めていくべきだろう。制度の本格導入に時間がかかるとすれば、すぐにでも取りかかかなければならない。プライバシーの問題についても、トラックを対象とする場合には問題にならない。 ・ CO2 排出量に応じて差別化した走行距離課税とすることで、排出削減のインセンティブを与えることも可能になる。ゆくゆくはすべての車両に GPS 機器が設置されれば、その設定に排出パフォーマンスを組み込む仕様とすることで差別化ができるようになると思うが、先の話だろう。 ・ 電気税の引上げというのも一つの選択肢かもしれないが、電気自動車の普及を促す段階においては逆のインセンティブになってしまう。 ・ 社有車を優遇する理由はどこにもない。外部費用を同じだけもたらしている。公共交通機関がある都市部ではなおさらである。
学識者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両重量に応じた課税も必要。古い車ほど車両重量が重い。フランス人は SUV を好むが、交通事故の外部性の観点からは重い車の購入は是正しなければならない。 ・ 走行距離課税は、ロンドンのようなエリアチャージ方式、つまり、ある都市部に進入する際に課金するタイプもあり、これは公共交通機関へのシフトを促すと考えられ、主要な都市問題を解決する手段になると考える。ロンドンのロードプライシングはカメラで自動車のナンバープレートを撮影し、自動的に料金を請求する仕組み。80%以上が追跡できているとされており、技術的にも実現可能である。 ・ 税ではないが、走行距離課税以外の選択肢として議論された仕組みとしては、Tradable Permit という排出量取引に似た考え方もある[※]。毎月の「走行する権利」を配分し、余った家庭は売却することができるという制度で、走行距離を抑えるインセンティブを与えるとともに、燃費のいい車への買い替えを促す。

(出典)現地ヒアリングに基づき作成。

※走行する権利(走行枠)を無償で配分し、余剰走行枠の売買を認める制度。走行枠の単位はトリップ数や走行距離等⁹⁷。

自動車産業からは、燃料税の引上げや電気自動車への課税という方法が提案されたほか、欧州全体の規制である CO2 排出規則⁹⁸によって、新車の平均 CO2 排出量に対し厳しい目標が定められている点を挙げ、自動車関連税自体の必要性を問う発言もなされた。

国際機関や学識者からは、走行距離課税や重量課税、ロードプライシング、走行枠取引制度といった多様な意見が聞かれた。加えて、社有自動車税の優遇に対する批判も言及された。

一方で、政府からは中長期的な自動車関連税制のあり方に関する意見は得られなかった。

次章では、中長期的な自動車関連税制のあり方について、現地ヒアリングで得られた多様な選択肢について考察を行う。

⁹⁷ Raux(2007)「Tradable driving rights in urban areas: their potential for tackling congestion and traffic-related pollution」

⁹⁸ 企業別に、新車乗用車の平均 CO2 排出量を 2015 年までに 130gCO2/km 以下(達成済)、2021 年までに 95gCO2/km 以下とすることを定めている。EC 443/2009。