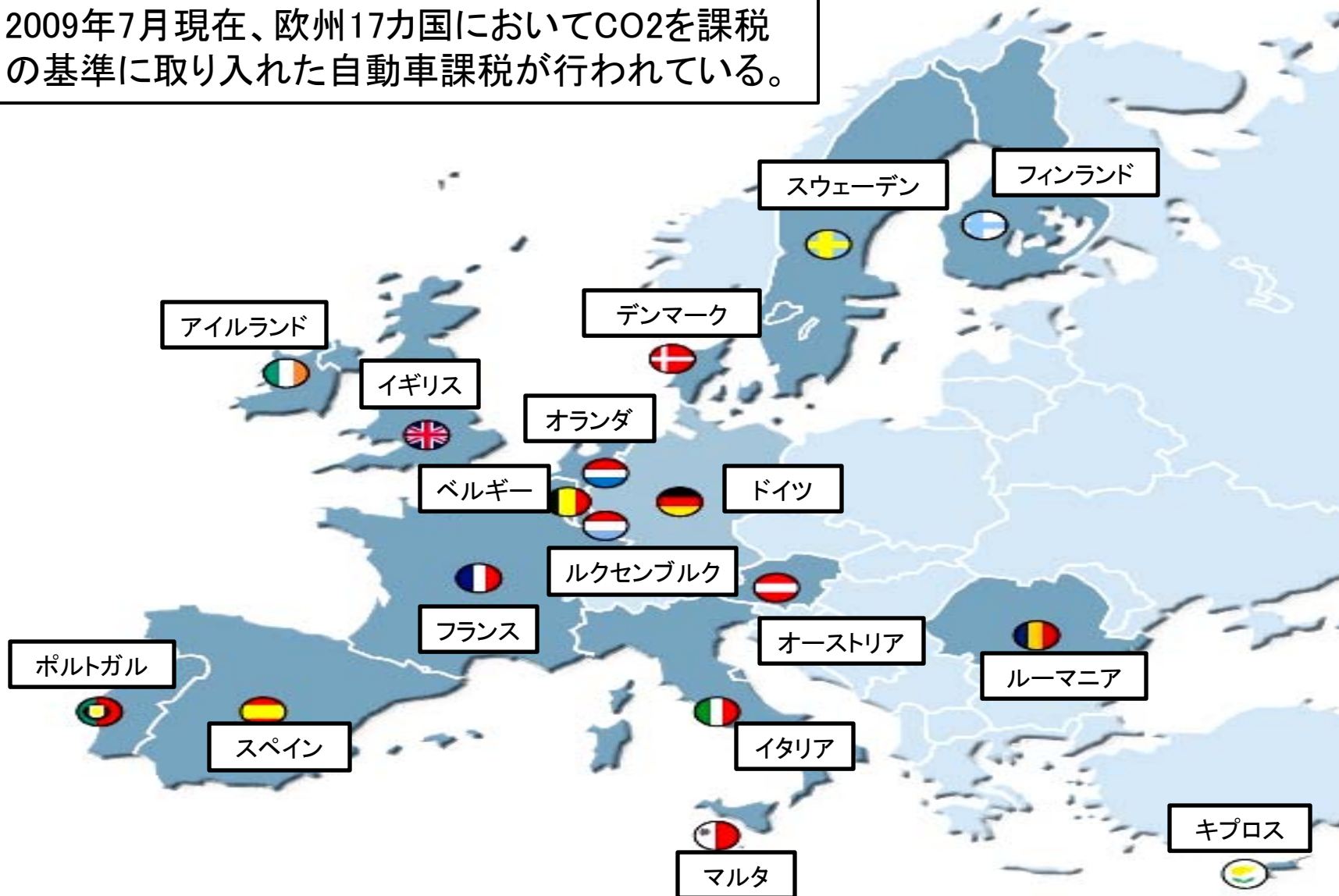


# 欧州の自動車関係税制の現状

# 1. EUにおける自動車関係税の概況

# 欧州におけるCO2 を課税の基準に取り入れた自動車関係税の導入状況

2009年7月現在、欧州17カ国においてCO2を課税の基準に取り入れた自動車課税が行われている。



## 1. 欧州委員会2005年指令案の概要

- ① 自動車課税の一定割合(2008年末まで25%、2010年末まで50%)を、CO2排出量の要素を取り入れた課税とする。
- ② 2015年までに取得段階における課税は廃止する(保有段階における課税を同額程度増収するなどにより、税収中立を確保)。

など

## 2. 当該指令案の現状(欧州議会、欧州委員会担当者より聞き取り)

- 2007年11月以降、議論されていない。
- 当該指令案は、取り下げされてはいないものの、指令として成立する可能性はほとんどないと考えられている。

(理由)

- 税制は各国の主権に関わるもので、加盟国はDirectiveにネガティブであること。
- 取得段階における課税を行っている国にとっては取得段階における課税の廃止は受け入れられなかったこと。
- CO2課税による急激な税収変化の懸念があったこと。

など

税制は各国主権に関わり動かないため、欧州委員会は、税制のハーモナイゼーションからCO2規制へ、力点をシフトする傾向。

## EUのCO2排出規制法について

自動車(新車/乗用車)からのCO2排出量に係る規制法案について、2008年12月に、欧州議会及び理事会における合意が成立し、2009年4月に規制法Regulation (EC) No443/2009 of the European Parliament and of the Councilが成立(2010年1月に発効)。

### (CO2排出規制法の概要)

#### 1. 規制値

- 2012年までに、平均CO2排出量を120g/kmとする。
- 2020年までに、平均CO2排出量を95g/kmとする。

#### 2. 複数企業による規制値達成

規制値を達成するため、複数企業一括での平均CO2排出量を届け出ること可能(プールシステム)。

#### 3. モニタリング

欧州委員会はCO2排出量の規制を担保するため、①加盟国は、2010年から、加盟国内で登録された対象自動車について製造者、型式、CO2排出量、車両重量等を記録し、②欧州中央委員会は、製造業者ごとに国内で登録された対象自動車数、平均CO2排出量、平均車両重量等を中央管理する。

#### 4. ペナルティ

自動車メーカーは、割り当てられた規制値を達成できない場合、超過g/kmに応じたペナルティを支払う。

#### 5. 優遇措置

・スーパークレジット・・・CO2排出量が50g/km未満の極めて環境性能の良い自動車には台数のカウントに係る特例を適用(例:2012年には3.5台とカウント)

→母数である生産台数が大きくし、1台当たりの平均CO2排出量を縮小する効果。

・代替燃料自動車に対する特例・・・2015年まで、代替燃料自動車(バイオエタノール自動車など)のCO2排出量を△5%減してカウント。

## 2. ドイツの状況

## ドイツの自動車関係税の概要

- ◇ ドイツでは、自動車の保有段階において自動車税(国税)を課税。走行段階でエネルギー税(国税)を課税。
  - 取得段階においては課税していない。一方で、エネルギー税は税率が高く設定されており、日本のガソリン税が1リットルあたり53.8円(0.4ユーロ程度)であるのに対し、ドイツでは約81.9円(0.66ユーロ程度)となっている。
- ◇ 2009年7月1日より、CO2排出量に応じた課税を取り込むことを柱とした新しい制度を導入。
- ◇ 環境の要素を踏まえつつも、自動車はあくまで奢侈品課税、財産課税の性格によるという課税根拠の整理の上で、CO2排出量基準と排気量基準を併用して課税。
- ◇ 排気量基準課税ではガソリン車と比べてディーゼル車の税率が高く設定されているが、CO2排出量基準課税では、ガソリン車とディーゼル車の別にかかわらず、免税基準を超えるCO2排出量(g/km)に比例的に税額が上昇する仕組み。

### 基本情報

#### ○自動車税(保有税)

##### (概要)

- ・ 新規登録された乗用車に課税(トラック、バスについては、CO2排出量の測定が義務づけられておらず個車毎のCO2排出量が把握できていないため対象外)。

##### (税率及び課税標準)

- ・ CO2排出量基準 : 250円(2ユーロ)/g/km (免税基準: 120g/kmを超える部分に課税)
- ・ 排気量基準 : ガソリン車 250円(2ユーロ)/100cc , ディーゼル車 1,187.5円(9.5ユーロ)/100cc

※1ユーロ=125円(日本銀行「基準外国為替相場及び裁定外国為替相場」(平成22年6月適用分))。

以下「6月適用分基準外国為替相場及び裁定外国為替相場」

## ドイツの自動車税の仕組み①

### (適用)

- 2009年7月1日から適用。
  - 2008年11月15日から2009年6月30日までに新車を取得した者は、改正前後で負担の軽い方の自動車税を選択可能。

※2009年7月より前の乗用車については、排気量のみを基準に課税。

- ・ガソリン車 843.75円(6.75ユーロ)/100cc
- ・ディーゼル車 1,930円(15.44ユーロ)/100cc

### (課税対象)

- 新車新規登録された乗用車の保有者に対して課税(トラック、バスなどは対象外。それ以外の車については旧制度を適用)。

### (課税標準)

- CO2排出量基準課税と排気量基準課税の合算により課税。
  - CO2排出量基準: 120g/km(免税基準)を超える1g/kmあたり250円(2ユーロ)
  - 排気量基準 : ガソリン車 250円(2ユーロ)/100cc  
ディーゼル車 1,187.5円(9.5ユーロ)/100cc

### (免税基準)

- EUのCO2排出規制とリンクした免税基準を設定。
  - 2009~11年 120g/km以下(2015年規制値)
  - 2012~13年 110g/km以下
  - 2014年~ 95g/km以下(2020年規制値)

(参考)

乗用車の1km走行におけるCO2排出量(排気量別)	
3,000cc乗用車	224.8 g-CO2/km
2,000cc乗用車	170.4 g-CO2/km
1,500cc乗用車	140.9 g-CO2/km
1,300cc乗用車	130.1 g-CO2/km
1,000cc乗用車	114.3 g-CO2/km

※ 国土交通省「自動車燃費一覧(平成22年3月)」を基に作成



## ドイツの自動車税の仕組み②

(その他)

- EURO6※を満たすディーゼル乗用車への減税(最高18,750円(150ユーロ)、2011～13年)
- 取得した月から1年間の自動車税を課税。
  - 7月に取得した場合は、7月において翌年の6月までの自動車税を課税。  
(日本のように一定の賦課期日・納期があるわけではない)

※EURO6…欧州統一の排出ガス規制(炭化水素(HC)、一酸化炭素(CO)、窒素酸化物(NOX)、粒子状物質(PM)の排出規制を規定。)

1992年に導入されたEURO1に始まり、順次規制を強化しており、2008年よりEURO5が適用されている。また、2014年からは基準が強化されたEURO6が段階的に適用されることとなっている。

- 2009年の新しい制度導入時に州税から連邦税に移管。
  - ・移管より5年間は、州税務署が課税事務を受託。連邦は州に取扱費を支払う。5年後以降は、税関(連邦組織)にて対応。
  - ・連邦は州に、移管時点の自動車税収を保障(税収変動リスクは連邦が負う)。

### 3. フランスの状況

## フランスの自動車関係税の概要

- ◇ フランスでは、自動車の取得段階において自動車登録税(州税)、保有段階において社用自動車税(国税)を課税(※)。走行段階において、石油産品内国消費税(国税)が課税されている。
- ◇ 自動車登録税の税率は馬力に応じて州議会が自由に定めることが可能(概ね27~46ユーロの範囲)。
- ◇ 2008年1月から、Bonus/Malus制度を導入。CO2排出性能に応じて、自動車登録の際のユーザーの負担を軽減(加重)するもの。
- ◇ 社用自動車税は、CO2排出量を基準に課税。

### 基本情報

#### (1) 自動車登録税(登録時に課税)

##### (概要)

- ・ 州単位に置かれた地方長官庁等において自動車登録証を発行する際に課税。

##### (税率及び課税標準)

- ・ 馬力に応じて課税され、税率は州議会が自由に定めることが可能(概ね27ユーロから46ユーロの範囲)。

##### (その他)

- ・ 2008年1月からBonus/Malus制度を導入。

#### (2) 社用自動車税(保有課税)

##### (概要)

- ・ 自動車を所有・使用している企業に対して課する税(2000年に個人所有の自動車を対象から除外)。

##### (課税標準)

- ・ CO2排出量を基準に課税。

(注)フランスの地方制度は、州・県・コミューンの3層構造であり、州と県にはそれぞれ国の出先機関である地方長官庁が設置されている。

※保有段階の税として社用自動車税のほか、車体重量を課税標準とする車軸税(国税)がある。

## フランスの乗用車に対する「Bonus/Malus」制度

- CO2排出性能の優れた自動車への買い替えを促進することを目的に2008年1月に導入。
- CO2排出量の少ない自動車の取得については、補助金(bonus)を支給する一方で、CO2排出量の多い自動車の取得については、自動車登録割増税(malus)が賦課。
- 自動車登録税からは独立した制度であり、登録税額の重軽課を行う制度ではない。
- CO2排出性能の向上に対応するため、補助金支給要件の基準を段階的に引き上げ。
- 2009年では、CO2排出量130 g/km以下の自動車が補助金支給の対象になるのに対して、160 g/kmを超える自動車は割増税の対象。
- 250 g/kmを超える自動車については、初年度だけでなく毎年度160ユーロの割増税が課税。

※Bonus/Malus制度とは

…自動車のCO2排出量の多い自動車に対し重課を、CO2排出量の少ない自動車に対し負担の軽減を行う制度

# 「Bonus/Malus」制度の税率①

## 【Bonus】

単位：円(ユーロ)

CO2排出量	自動車の取得年				
	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
60g/km以下	625,000(5,000)	625,000(5,000)	625,000(5,000)	625,000(5,000)	625,000(5,000)
61-90g/km	125,000(1,000)	125,000(1,000)	125,000(1,000)	125,000(1,000)	125,000(1,000)
91-95g/km	125,000(1,000)	125,000(1,000)	125,000(1,000)	125,000(1,000)	87,500(700)
96-100g/km	125,000(1,000)	125,000(1,000)	87,500(700)	87,500(700)	87,500(700)
101-105g/km	87,500(700)	87,500(700)	87,500(700)	87,500(700)	87,500(700)
106-110g/km	87,500(700)	87,500(700)	87,500(700)	87,500(700)	87,500(700)
111-115g/km	87,500(700)	87,500(700)	87,500(700)	87,500(700)	25,000(200)
116-120g/km	87,500(700)	87,500(700)	25,000(200)	25,000(200)	25,000(200)
121-125g/km	25,000(200)	25,000(200)	25,000(200)	25,000(200)	0(0)
126-130g/km	25,000(200)	25,000(200)	0(0)	0(0)	0(0)

※ 1ユーロ = 125円で計算。

出所：CCFA(フランス自動車工業会)提供資料

### (参考) 乗用車のCO2排出量

- ※ 国土交通省「自動車燃費一覧(平成22年3月)」を基に作成
- ※ 軽自動車・自動車の全車種を排気量ごとに区分し平均値を算出
- ※ CO2排出量、燃費値は10・15モード時のもの

乗用車の1km走行におけるCO2排出量(排気量別)	
3,000cc乗用車	224.8 g-CO2/km
2,000cc乗用車	170.4 g-CO2/km
1,500cc乗用車	140.9 g-CO2/km
1,300cc乗用車	130.1 g-CO2/km
1,000cc乗用車	114.3 g-CO2/km

# 「Bonus/Malus」制度の税率②

## 【Malus】

単位：円(ユーロ)

CO2排出量	自動車の取得年				
	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
150g/km以下	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)
151-155g/km	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	25,000(200)
156-160g/km	0(0)	0(0)	25,000(200)	25,000(200)	25,000(200)
161-165g/km	25,000(200)	25,000(200)	93,750(750)	93,750(750)	93,750(750)
166-190g/km	93,750(750)	93,750(750)	93,750(750)	93,750(750)	93,750(750)
191-195g/km	93,750(750)	93,750(750)	93,750(750)	93,750(750)	200,000(1,600)
196-200g/km	93,750(750)	93,750(750)	200,000(600)	200,000(1,600)	200,000(1,600)
201-240g/km	200,000(1,600)	200,000(1,600)	200,000(600)	200,000(1,600)	200,000(1,600)
241-245g/km	200,000(1,600)	200,000(1,600)	200,000(1,600)	200,000(1,600)	325,000(2,600)
246-250g/km	200,000(1,600)	200,000(1,600)	325,000(2,600)	325,000(2,600)	325,000(2,600)
251g/km以上	325,000(2,600)	325,000(2,600)	325,000(2,600)	325,000(2,600)	325,000(2,600)

※ 1ユーロ = 125円で計算。

出所：CCFA提供資料

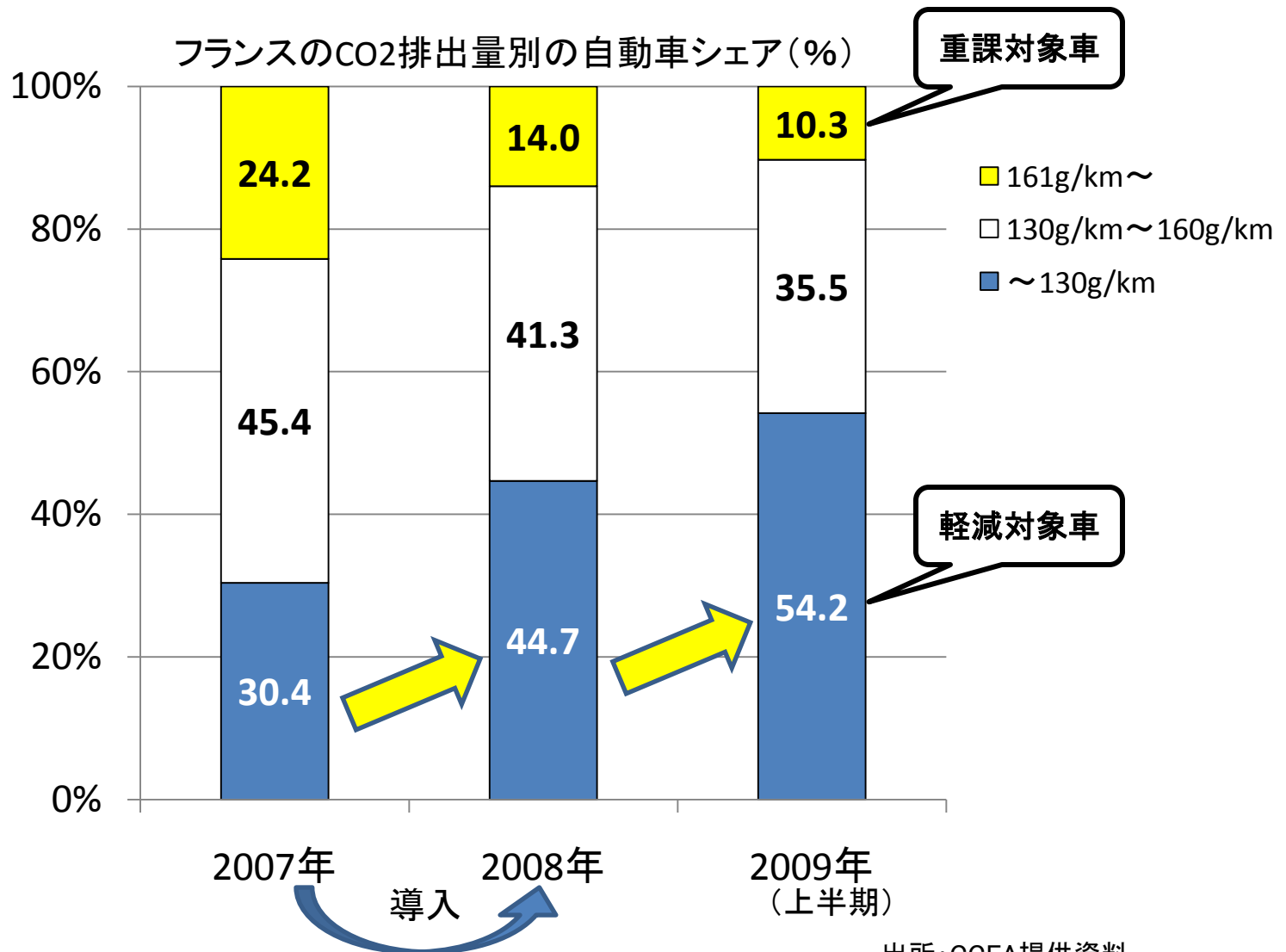
### (参考・再掲) 乗用車のCO2排出量

- ※ 国土交通省「自動車燃費一覧(平成22年3月)」を基に作成
- ※ 軽自動車・自動車の全車種を排気量ごとに区分し平均値を算出
- ※ CO2排出量、燃費値は10・15モード時のもの

乗用車の1km走行におけるCO2排出量(排気量別)	
3,000cc乗用車	224.8 g-CO2/km
2,000cc乗用車	170.4 g-CO2/km
1,500cc乗用車	140.9 g-CO2/km
1,300cc乗用車	130.1 g-CO2/km
1,000cc乗用車	114.3 g-CO2/km

# 「Bonus/Malus」制度の効果について

○ Bonus/Malus制度の導入(08年1月)以降、環境性能の良い自動車は増加傾向(導入前(2007年)の30.4%が導入後の2009年には54.2%に増加)。



## フランスの社用自動車税について

- 自動車を所有・使用している企業に対して課税。
- 2000年に個人所有の自動車を対象から除外。
- 課税標準は、CO2排出量。
- 個車をCO2排出量に応じて段階的に区分し、それぞれの段階内でCO2排出量1グラムあたりの税率を設定して比例的に課税。

単位：円(ユーロ)

CO2排出量(g/km)	CO2 1グラムあたりの税率	税額
100g以下	250(2)	～25,000(～200)
100g超～120g以下	500(4)	50,000～60,000(400～480)
120g超～140g以下	625(5)	75,000～87,500(600～700)
140g超～160g以下	1,250(10)	175,000～200,000(1,400～1,600)
160g超～200g以下	1,875(15)	300,000～375,000(2,400～3,000)
200g超～250g以下	2,125(17)	425,000～531,250(3,400～4,250)
250g超	2,375(19)	593,750～(4,750～)

(参考・再掲)

乗用車の1km走行におけるCO2排出量(排気量別)	
3,000cc乗用車	224.8 g-CO2/km
2,000cc乗用車	170.4 g-CO2/km
1,500cc乗用車	140.9 g-CO2/km
1,300cc乗用車	130.1 g-CO2/km
1,000cc乗用車	114.3 g-CO2/km

- ※ 国土交通省「自動車燃費一覧(平成22年3月)」を基に作成
- ※ 軽自動車・自動車の全車種を排気量ごとに区分し平均値を算出
- ※ CO2排出量、燃費値は10・15モード時のもの

出所：CCFA提供資料



## 4. イギリスの状況

## イギリスの自動車関係税の概要

- ◇ イギリスでは、自動車の保有段階において自動車税(国税)を課税。走行段階で炭化水素油税(国税)を課税。
- ◇ イギリスでは2001年に、京都議定書の締結などを踏まえ環境対策の観点から、自動車税(VED: Vehicle Excise Duty)の課税標準を排気量(cc)からCO2排出量に変更。
- ◇ 具体的には、①課税標準を排気量からCO2排出量に変更、②税率は、旧VEDの税収が増減しないよう設定、③既販車については、引き続き旧税の体系を適用することとした。
- ◇ 税収確保が目的の一般財源である。
- ◇ 制度創設当初は、税率は4つに区分されていたが、順次、細分化が行われ、2010年から13の区分となる。技術進展に対応するため、一定年度ごとに税率の見直しが行われている。

### 基本情報

#### ○自動車税(保有税)

##### (概要)

- ・ 登録乗用車に毎年度課税
- 2001年3月1日以降に登録された乗用車に対してはCO2排出量を基準に課税。それ以前に登録された車両は従前どおり排気量を基準に課税。
- トラック、バスについては、CO2排出量の測定が義務づけられておらず個車毎のCO2排出量が把握できていないためCO2課税の対象外。

##### (税率区分及び課税標準)

- ・ 燃料(ガソリン、ディーゼル、代替燃料)別にCO2排出量を課税標準として税率を設定。

##### (その他)

- ・ 2010年から‘First-Year-Rate’(初年度自動車税の重軽課制度)が導入された。

## First-Year-Rate（1年目の自動車税の重軽課制度）について

- 2010年4月より、環境性能の優れた自動車への買替え促進を図る目的で導入。  
⇒エコカーへの買い替えは、イニシャルコストの多寡が重要なポイントとの考え。
- 新車新規登録初年度の自動車用と2年目以降の自動車用の2つの税率帯(前者をfirst year rateと称する)を導入。  
⇒CO2排出量の少ない自動車は初年度を軽課。一方、CO2排出量の多い自動車は初年度を重課。

### ◎ THE KING REVIEW（キング報告）

財政支援は、自動車の購入から使用まで通じて、人々が選択を行うに当たって決定的な存在である。

#### 【略】

- － 消費者は、将来コストを大目に割り引く傾向があり、購入段階でのインセンティブは、人々の自動車の購買行動への影響という面で強い影響を与える。
- － 消費者は、自動車の購入に当たり、ランニングコストを低く抑えられる点や中古車市場での転売価格が高いものを選好するのは当然だが、それに加えてVEDのような保有段階において課税される税の多寡も、消費者の行動を大きく左右するものとなる。

# イギリスのVEDの税率（2001年3月1日以降登録車に適用）

単位：円(ポンド)

税率帯	CO2排出量 (g/km)	標準税率 (2008年度)	標準税率 (2009年度)	標準税率 (2010年度)	First-Year Rate (2010年度)
A	～100g/km	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)
B	101g/km～110g/km	5,005(35)	5,005(35)	2,860(20)	0(0)
C	111g/km～120g/km	5,005(35)	5,005(35)	4,290(30)	0(0)
D	121g/km～130g/km	17,160(120)	17,160(120)	12,870(90)	0(0)
E	131g/km～140g/km	17,160(120)	17,160(120)	15,730(110)	15,730(110)
F	141g/km～150g/km	17,160(120)	17,875(125)	17,875(125)	17,875(125)
G	151g/km～165g/km	20,735(145)	21,450(150)	22,165(155)	22,165(155)
H	161g/km～175g/km	24,310(170)	25,025(175)	25,740(180)	35,750(250)
I	176g/km～185g/km	24,310(170)	25,025(175)	28,600(200)	42,900(300)
J	186g/km～200g/km	30,030(210)	30,745(215)	33,605(235)	60,775(425)
K	201g/km～225g/km	30,030(210)	30,745(215)	35,035(245)	78,650(550)
L	226g/km～255g/km	57,200(400)	57,915(405)	60,775(425)	107,250(750)
M	255g/km～	57,200(400)	57,915(405)	62,205(435)	135,850(950)

※1ポンド=143円で計算。

出所：ACEA資料

(参考・再掲)

乗用車のCO2排出量

- ※ 国土交通省「自動車燃費一覧(平成22年3月)」を基に作成
- ※ 軽自動車・自動車の全車種を排気量ごとに区分し平均値を算出
- ※ CO2排出量、燃費値は10・15モード時のもの

乗用車の1km走行におけるCO2排出量(排気量別)

3,000cc乗用車	224.8 g-CO2/km
2,000cc乗用車	170.4 g-CO2/km
1,500cc乗用車	140.9 g-CO2/km
1,300cc乗用車	130.1 g-CO2/km
1,000cc乗用車	114.3 g-CO2/km

## 5. デンマークの状況

## デンマークの自動車関係税の概要

- ◇ デンマークは、自動車の取得段階において自動車登録税(国税)を、保有段階においてグリーンオーナー税(国税)を課税。自動車登録税は、我が国同様、取得価額基準で課税を行っている。
- ◇ 欧州各国の中でも自動車及び燃料課税の負担水準が群を抜いて高い。

### 基本情報

#### (1)自動車登録税(登録時に課税)

##### (概要)

- ・ 新規取得した自動車(新車・中古)に課税。

##### (課税標準及び税率)

- ・ VAT込みの車両価額を課税標準とし、乗用車の場合、126.4万円(7.9万DKK)以下が105%、126.4万円(7.9万DKK)超が180%の税率。

※1DKK(デンマーク・クローネ)=16円として算出(「6月適用分基準外国為替相場及び裁定外国為替相場」)

##### (その他)

- ・ 燃費性能に応じたBonus-Malus制度(2007年に導入)。

#### (2)グリーンオーナー税(保有課税)

##### (概要)

- ・ 自動車の燃費に応じて課税(1997年6月以前は車両重量に応じて課税。)

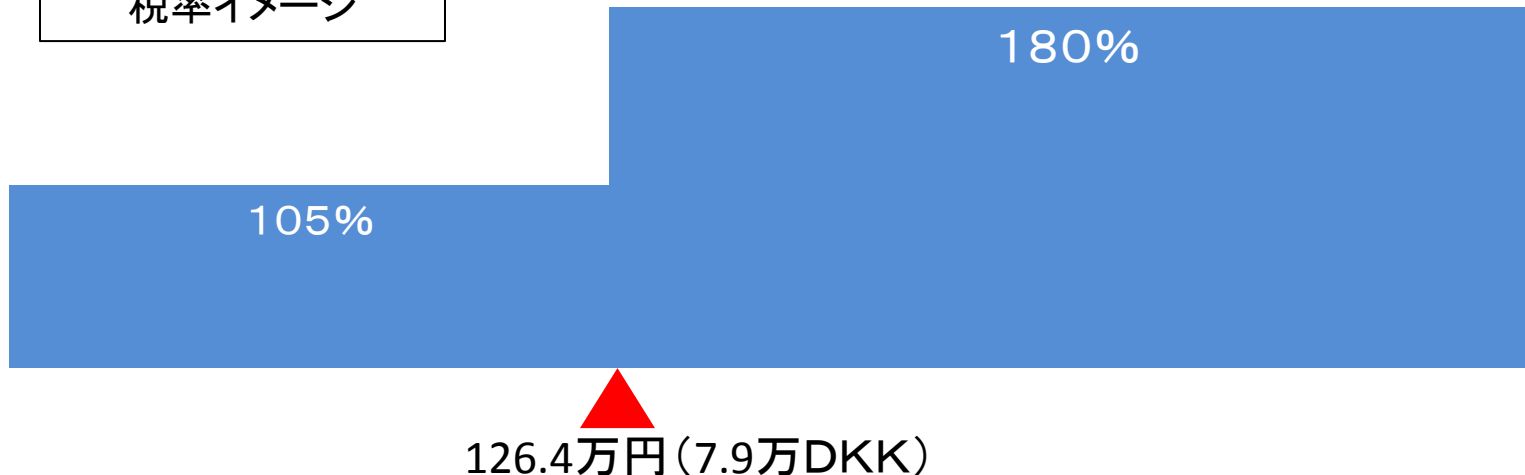
##### (課税標準及び税率)

- ・ 自動車の燃費性能は、年々向上する傾向にあることから、税率をスライドさせる仕組みを導入。

## デンマークの自動車登録税の概要

- 126.4万円(7.9万DKK)までの新車については、車両価格(VAT込)の105%の自動車登録税が課税。126.4万円(7.9万DKK)を超える新車については、車両価格の180%の自動車登録税が課税。
- 新車については車両の輸入価格に9%のマージンを上乗せした額を車両価格とする。
- 自動車がまだ高価だったころ、外貨流出防止の一環として、高水準の税率が課された。  
→ 現在は、代替財源を見出すことが困難なこともあり、高水準の課税が維持。
- 商用車に対しては、約27万円(16,900DKK)までは非課税。それを超えるものについても、税率は50%に引き下げ。
- 自動車の安全性向上の観点から、ABSやエアバッグが搭載された自動車に対して課税標準から一定額を控除。
- 粒子状物質(PM)の排出抑制対策として、PM排出量に応じて課税標準から一定額を控除。
- プリウスの場合で、消費者の最終支払価格は約860万円(約54万DKK)。

税率イメージ



## デンマークの燃費性能に応じた「Bonus/Malus」制度

- 2007年に、よりCO2排出量の少ない自動車の普及促進を図る観点から、導入。
- 燃費性能の優れた自動車に係る自動車登録税を軽減し、燃費性能の劣る自動車に係る自動車登録税を重課する仕組み。

### ガソリン車

- ・ 燃費が16km/ℓ以上の乗用車 → 燃費が1km/ℓ向上するごとに64,000円（4,000DKK）軽減
- ・ 燃費が16km/ℓ未満の乗用車 → 燃費が1km/ℓ低下するごとに16,000円（1,000DKK）重課

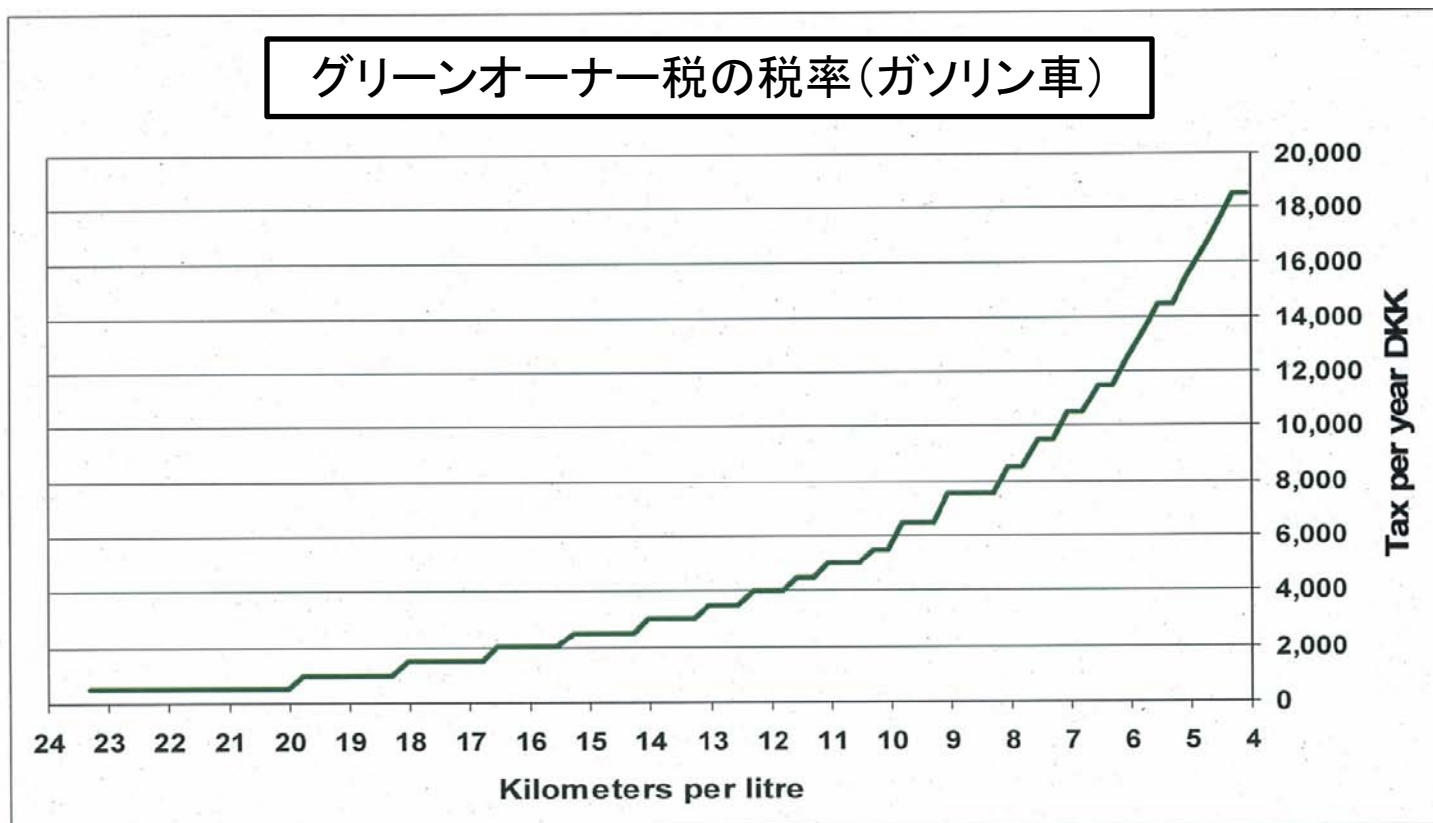
### ディーゼル車

- ・ 燃費が18km/ℓ以上の乗用車 → 燃費が1km/ℓ向上するごとに64,000円（4,000DKK）軽減
- ・ 燃費が18km/ℓ未満の乗用車 → 燃費が1km/ℓ低下するごとに16,000円（1,000DKK）重課



## デンマークのグリーンオーナー税（保有税）について

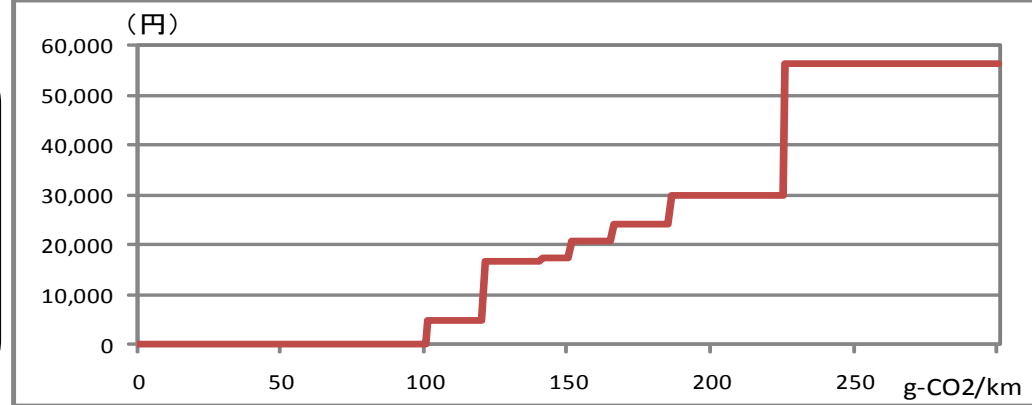
- 1997年7月1日以降登録された乗用車については、燃費性能に応じて、毎年保有税が課される(それ以前に登録された自動車は旧体系(重量)により課税)。
- 従来、インフレ率等を加味した税率スライド制が導入されていたが、tax-freeze(増税凍結)策により、現在スライドを凍結中。



## 6. EU各国税制のまとめとEUの動向

## イギリスの自動車税

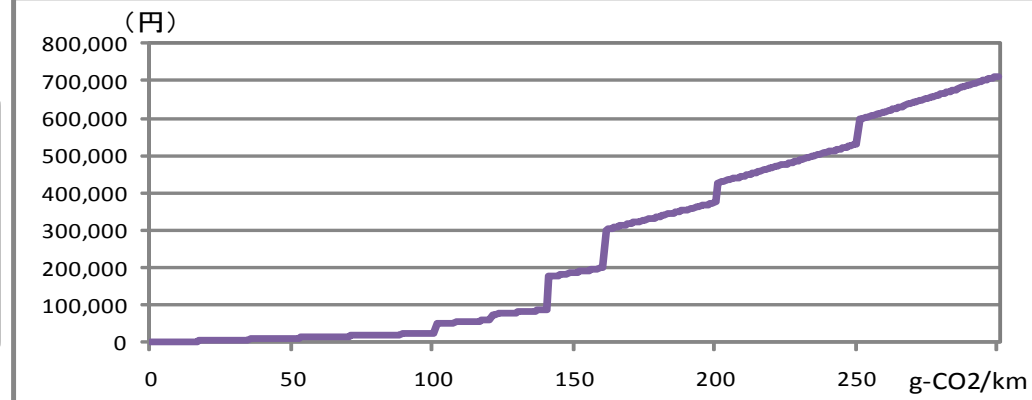
対象車のCO2排出量 (g/km)	税額(定額)	※01年に導入
100g以下	= 課税なし	
100g超—120g以下	= 35ポンド	
120g超—140g以下	= 120ポンド	
140g超—150g以下	= 125ポンド	
150g超—165g以下	= 150ポンド	
165g超—185g以下	= 175ポンド	
185g超—225g以下	= 215ポンド	
225g超	= 405ポンド	



## フランスの社用自動車税

※企業が所有する自動車を対象

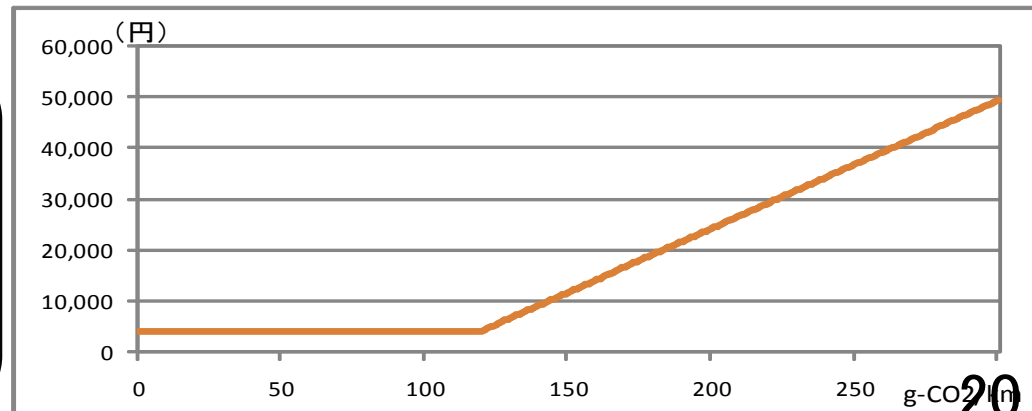
対象車のCO2排出量 (g/km)	税額	※06年に導入
100g以下	= CO2排出量 × 2ユーロ	
100g超—120g以下	= CO2排出量 × 4ユーロ	
120g超—140g以下	= CO2排出量 × 5ユーロ	
140g超—160g以下	= CO2排出量 × 10ユーロ	
160g超—200g以下	= CO2排出量 × 15ユーロ	
200g超—250g以下	= CO2排出量 × 17ユーロ	
250g超	= CO2排出量 × 19ユーロ	



## ドイツの自動車税

※1,700cc車の場合

対象車のCO2排出量 (g/km)	税額	※09年に導入
120g以下	= 34ユーロ	
120g超	= 34ユーロ + 120gを超える1g毎に2ユーロ上乗せ	



# 取得

## 欧州各国の取得段階における課税の課税標準及び指標として用いられているもの(主なもの)

未定稿

区分 国名	CO2 排出量	排気量	車両 価格	馬力	その他	(VAT)
フランス	○			○		19.6%
ベルギー		○		○	車齢	21%
オランダ	○		○			19%
ルクセンブルク						15%
ドイツ						19%
オーストリア	燃費	○	○			20%
イタリア	○			○	重量	20%
マルタ	○		○		車両 全長	18%
スペイン	○		○			16%
ポルトガル	○	○				20%
スロベニア			○			20%
ギリシャ		○			排ガス 性能	19%
キプロス	○	○				15%

区分 国名	CO2 排出量	排気量	車両 価格	馬力	その他	(VAT)
イギリス						15%
アイルランド	○		○		定額	21.5%
スウェーデン						25%
フィンランド	○		○			22%
デンマーク	燃費		○			25%
エストニア						18%
リトアニア						19%
ラトビア		○			定額	21%
ポーランド		○	○			22%
ハンガリー		○			排ガス 性能	25%
チェコ					排ガス 性能	19%
スロバキア						19%
ブルガリア						20%
ルーマニア	○	○			排ガス 性能	19%

出所: ACEA資料

※網掛けは取得課税を採用していないことを表す。

# 保有

## 欧州各国の保有段階における課税の課税標準及び指標として用いられているもの(主なもの)

未定稿

区分 国名	CO2 排出 量	排気 量	重量	車軸	積載 量	馬力	その他
フランス	○			○		○	
ベルギー	○	○	○	○			
オランダ	○		○	○			
ルクセンブルク	○		○	○			
ドイツ	○	○	○				
オーストリア			○			○	
イタリア			○	○	○	○	排ガス 性能
マルタ	○	○					
スペイン					○	○	
ポルトガル	○	○	○	○			
スロベニア							
ギリシャ		○	○		○	○	
キプロス	○	○					

出所:ACEA資料

※網掛けは保有課税を採用していないことを表す。

区分 国名	CO2 排出 量	排気 量	重量	車軸	積載 量	馬力	その他
イギリス	○		○				
アイルランド	○		○				
スウェーデン	○		○	○			
フィンランド			○	○			定額
デンマーク	燃費		○	○			
エストニア			○	○			
リトアニア							
ラトビア			○	○			
ポーランド							
ハンガリー			○				定額
チェコ		○	○	○			
スロバキア		○		○			
ブルガリア			○	○		○	定額
ルーマニア		○	○	○			

**【CO2排出量(燃費)基準のみに連動した課税体系を採用している例】**

- フランスの社用自動車税、イギリスの自動車税、フィンランドの登録税
- デンマークの自動車税（燃費）
- スウェーデンの自動車税 等

**【CO2排出量基準とその他の基準を併用している例】**

- ドイツの自動車税 等

※上記各国では、CO2排出量(燃費)基準として車両重量に応じた相対値を設定せず、絶対値基準を採用。

**【Bonus/Malusシステム】**

- 登録段階において、CO2排出量に応じた負担の加減を行うもの。
- フランス、デンマークなどで採用。
- 登録税と補助金を組み合わせた制度となっているケースが多く、重課をする場合は登録税を加重し、軽減をする場合は補助金を交付する仕組み。

# 各国のCO2排出量に応じた自動車課税の導入状況

未定稿

	概 要
ドイツ	<p>1. 自動車税(保有課税)につき、2009年7月からCO2排出量と排気量を併用した課税に移行。 (CO2排出量ベース課税) 2ユーロ/g/km (排気量ベース課税) ガソリン車 2ユーロ/100cc ディーゼル車 9.5ユーロ/100cc</p> <p>2. &lt;120g/kmの自動車は免税(2012~13は110g/km、2014~は95g/km)</p>
フランス	<p>1. 自動車登録税(取得課税)CO2排出量に基づくBonus-malus(重課軽課)システムにより、最大5,000ユーロのボーナス(&lt;60g/km)、&gt;160g/kmの場合は重課され、最大2,600ユーロの重課(&gt;250g/kmの場合)。</p> <p>2. 社用車税(CO2排出量ベース課税、保有課税) (税額) 2ユーロ(&lt;100g/kmの自動車)~19ユーロ(&gt;250g/kmの自動車)</p>
イギリス	<p>1. 自動車税(CO2排出量ベース課税、保有課税) (税額) 0ポンド(&lt;100g/km)~400ポンド(ガソリン車、ディーゼル車)、385ポンド(代替エネルギー車&gt;(&gt;255g/km))</p> <p>2. 社用車税(簿価に基づく課税、保有課税) CO2排出量に応じ、10%(&lt;120g/km)~35%(&gt;235g/km) ディーゼル車には3%の付加税(最大35%)</p>
デンマーク	<p>1. 登録税(取得価格に基づく課税、取得課税) 1リットル当たりの走行可能距離がそれぞれ&gt;16km(ガソリン車)、&gt;18km(ディーゼル車)の場合に 1km/リットルあたり4000DKKの軽課。1リットル当たりの走行可能距離がそれぞれ&lt;16km(ガソリン車)、&lt;18km(ディーゼル車)の場合に 1km/リットル1000DKKの重課。</p> <p>2. 道路税(燃費ベース課税、保有課税) (ガソリン車) 520DKK(&gt;20km/リットル性能の自動車)~18,460DKK(&lt;4.5km/リットル性能の自動車) (ディーゼル車) 160DKK(&gt;32.1km/リットル性能の自動車)~25,060DKK(&lt;5.1km/リットル性能の自動車)</p>
フィンランド	<p>1. 登録税(取得価格に基づく課税、取得課税) CO2排出量に応じ、12.2%(&lt;60g/km)~48.8%(&gt;360g/km)。税体系は完全にproportional。</p> <p>2. 道路税(現在、重量等に応じた課税→2010年からCO2排出量ベース課税、保有課税) (税額) 20ユーロ~605ユーロ。</p>
アイルランド	<p>1. 登録税(取得価格に基づく課税、取得課税) CO2排出量に応じ、14%(&lt;120 g/km)~36%(&gt;225 g/km)。ハイブリッドやフレキシブル燃料車は上限 2,500ユーロの軽減。</p> <p>2. 道路税(CO2排出量ベース課税、保有課税) (税額) 104ユーロ(&lt;120 g/km)~2,100ユーロ(&gt;225 g/km)。</p>
スウェーデン	<p>自動車税(EURO4適合車についてはCO2排出量ベースの課税) (基本税額) SEK360+SEK15/g/km(&gt;100g/kmの場合) ディーゼル車の場合、3.15または3.3を当該額に乗じて得た額が税額。 * なお、代替エネルギー車は、SEK10 /g/km(&gt;100g/kmの場合)</p>

※1ユーロ=125円、1ポンド=143円、1DKK=16円、1SEK=13円(「6月適用分基準外国為替相場及び裁定外国為替相場」)

ACEA(欧州自動車工業会)資料を一部修正

# 参 考 资 料



## 欧州と日本の燃料課税

単位:円(ユーロ)

国名	ガソリン	軽油
オランダ	87,625 (701)	51,625 (413)
イギリス	82,625 (661)	82,625 (661)
ドイツ	81,875 (655)	58,750 (470)
フィンランド	78,375 (627)	45,500 (364)
フランス	75,875 (607)	53,500 (428)
ベルギー	74,000 (592)	39,750 (318)
ポルトガル	72,875 (583)	45,500 (364)
スウェーデン	71,000 (568)	55,750 (446)
イタリア	70,500 (564)	52,875 (423)
デンマーク	70,125 (561)	47,750 (382)
スロバキア	64,375 (515)	60,125 (481)
アイルランド	63,625 (509)	46,000 (368)
ポーランド	61,000 (488)	42,375 (339)
チェコ	60,375 (483)	50,750 (406)

単位:円(ユーロ)

国名	ガソリン	軽油
ルクセンブルグ	57,750 (462)	37,750 (302)
マルタ	57,375 (459)	44,000 (352)
ハンガリー	56,000 (448)	46,000 (368)
オーストリア	55,250 (442)	43,375 (347)
リトアニア	54,250 (434)	41,250 (330)
<b>日本</b>	<b>53,800 (430)</b>	<b>32,100 (257)</b>
スロベニア	50,375 (403)	47,875 (383)
ラトビア	47,375 (379)	41,250 (330)
スペイン	45,000 (360)	37,750 (302)
エストニア	44,875 (359)	41,250 (330)
ギリシャ	44,875 (359)	37,750 (302)
ブルガリア	43,750 (350)	38,375 (307)
ルーマニア	42,000 (336)	35,500 (284)
キプロス	37,375 (299)	30,625 (245)
<b>EU平均</b>	<b>61,125 (489)</b>	<b>46,500 (372)</b>

※TAX GUIDE 2009より 1,000ℓあたりの金額 (1ユーロ=125円として計算)

(日本の燃料課税)

ガソリン税     53,800円/1,000ℓ( € 430.4)     ※53.8円/ℓ (揮発油税48.6円/ℓ、地方揮発油税5.2円/ℓ)

軽油引取税     32,100円/1,000ℓ( € 256.8)     ※32.1円/ℓ

日本における燃料課税の水準は、ドイツ、フランス、イギリスなどの先進諸国と比較しても低いレベルであり、ガソリン税、軽油引取税ともにEUの平均税率を下回る低いレベルでの課税となっている。