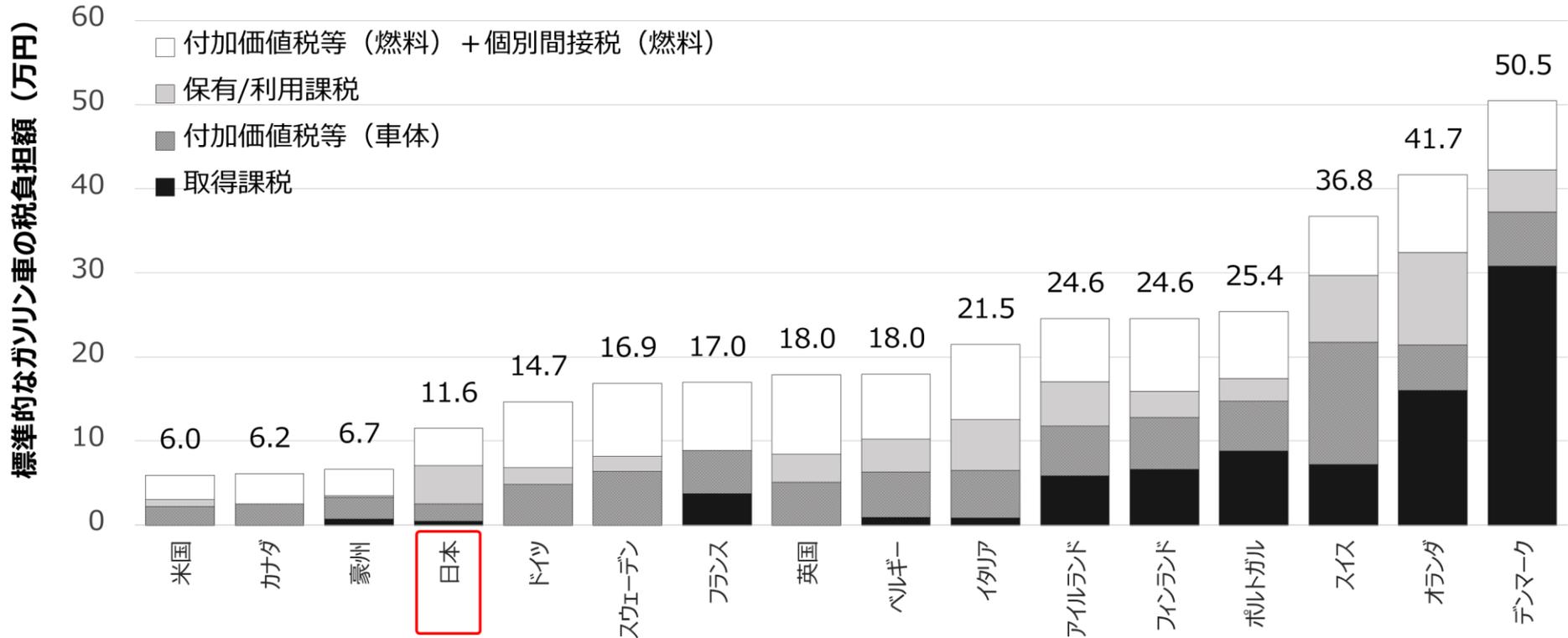


## 車体課税のグリーン化の動向等に関する調査

# 乗用車の取得・保有・走行に係る年間税負担額の国際比較

○ 日本及び海外15カ国における標準的な燃費性能のガソリン車(日本の2015年度燃費基準相当)の年間税負担額を比較したところ、日本の税負担額は北米と豪州を上回るが、欧州より小さい。

## 標準的な自動車1台当たりの取得・保有・走行に係る税負担額

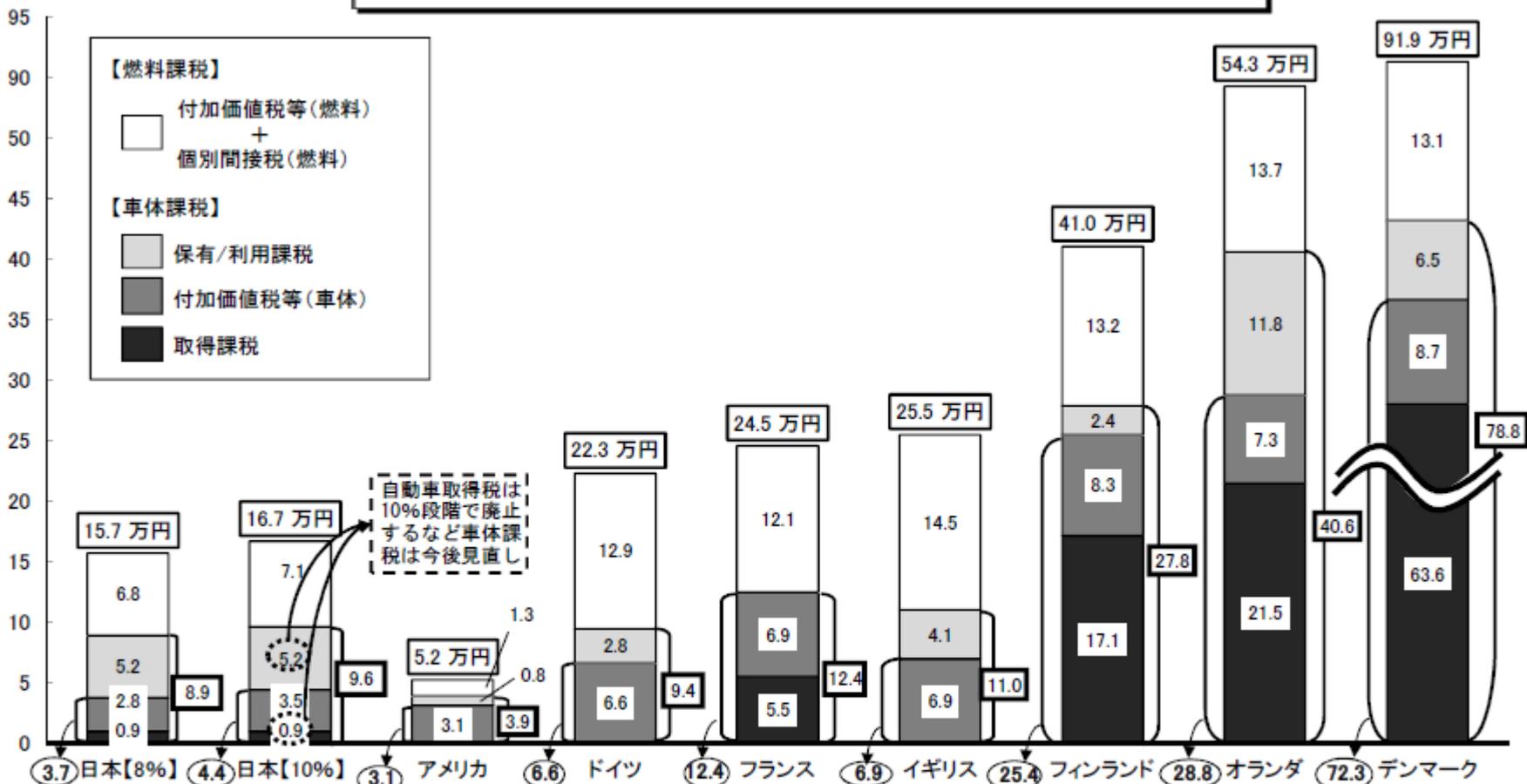


- ※1 各国税率は2016年1月時点。車体価格180万円(税抜)、排気量1,800cc、車両重量1.5t、燃費15.3km/L(JC08モード)、馬力142PS、排出係数2.32kgCO<sub>2</sub>/L、年間走行距離10,000kmと仮定し、計算。但し、取得時に課税される税は、平均保有期間(7年)を勘案し、取得時の税額の7分の1を計上。
- ※2 ガソリン価格(税抜)は、日本73.75円/L、ベルギー0.61EUR/L、デンマーク4.61DKK/L、フィンランド0.56EUR/L、フランス0.54EUR/L、ドイツ0.57EUR/L、アイルランド0.57EUR/L、イタリア0.57EUR/L、オランダ0.56EUR/L、ポルトガル0.59EUR/L、スウェーデン5.40SEK/L、スイス0.66CHF/L、英国0.38GBP/L、カナダ0.85CAD/L、米国0.61USD/L、豪州0.94AUD/L(IEA, Energy Prices and Taxes, Volume 2015 Issue 4の2015年第2四半期、第3四半期の各国平均値)。
- ※3 為替レートは、122円/USD、135円/EUR、96円/CAD、92円/AUD、188円/GBP、128円/CHF、18円/DKK、14円/SEK(みずほ銀行外国為替相場2015年4月から10月の月中平均値)。
- ※4 ベルギーはフラマン地域、スイスはジュネーブ州、米国はニューヨーク州及びニューヨーク市を想定。また、フランスの取得税はパリ市、イタリアの車体課税はローマ市、オランダの保有税は北ホラント州、豪州の保有税はニューサウスウェールズ州の税率を適用。

## 燃料課税と車体課税の国際比較(年間税負担額) (2,000CCクラスの自家用車を想定した場合の仮定試算)

財務省作成資料

(単位:万円)



※1 税率は平成26年12月現在。

車両重量約1.5t、年間ガソリン消費量1,000ℓ、車体価格(税抜本体価格)2,430,000円の自家用車を取得した場合の1年あたりの税負担額を算出。ただし、取得時に課税されるものについては、平均保有期間(7年)を勘案し、

取得時の税額の7分の1を1年分の税負担として計算している。

燃料価格(消費課税等の税込み)はデンマーク10.68デンマーク・クローネ/ℓ、オランダ1.557ユーロ/ℓ、フィンランド1.449ユーロ/ℓ(European Commission Directorate General Energy and Transport, 2014年12月第3週)、

日本153.6円/ℓ、イギリス1.170ポンド/ℓ、フランス1.344ユーロ/ℓ、ドイツ1.378ユーロ/ℓ、アメリカ0.672ドル/ℓ(2014年12月時点IEA調べ)。

※2 為替レート: 1ドル=120円、1ポンド=187円、1ユーロ=147円、1デンマーク・クローネ=20円(2014年12月の為替レートの平均値、Bloomberg)。なお、端数は四捨五入している。

※3 アメリカの小売売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率、オランダの年間走行税は、北ホランド州の税率によった。

※4 日本については自動車取得税を取得課税として、自動車税及び自動車重量税を保有または利用課税として、それぞれ整理している。

※5 上記の他に、保有または利用課税として、フランスにおいては社用自動車税(法人の所有する自動車が課税対象)や車輪税(12t以上のトラック等が課税対象)、アメリカにおいては一般道路自動車利用税(約25t超のトレーラー等が課税対象)がある。

※6 日本の個別間接税(燃料)については石油石炭税を含む。

ガソリンに係る日本の石油石炭税の税率は、本則税率2.04円/ℓであるが、地球温暖化対策のための課税の特例により、平成24年10月1日から2.29円/ℓ、平成26年4月1日から2.54円/ℓ、平成28年4月1日以降は2.8円/ℓとなる。平成26年12月現在、2.54円/ℓが適用されている。

# 諸外国における車体課税による環境効果・経済効果等の事例

- 車体課税の課税標準をCO<sub>2</sub>排出量に変更することで、CO<sub>2</sub>排出量の削減や環境性能の良い自動車のシェア拡大につながるとの研究結果が報告されている。

文献名	調査の背景及び分析対象	分析結果
Robert Kok (2015) (Delft University of Technology)	オランダにおける取得および保有に係る車体課税に関する課税標準のCO <sub>2</sub> 排出量への変更による効果を、消費者選好と技術革新に分解した上で、消費者選好の要因に焦点をあてた分析モデルを構築して検討。	<ul style="list-style-type: none"> <li>取得に係る車体課税(2008年～)、保有に係る車体課税(2012年～)の課税標準をそれぞれCO<sub>2</sub>排出量へ変更することで、2008～2013年で約350万tCO<sub>2</sub>削減。</li> <li>車体課税の税収は、2008～2013年で総額64億EUR減少。</li> </ul>
Reyer Gerlagh et al. (2015) (Tilburg University)	EU15カ国における2001～2010年に導入された車体課税、燃料税の効果を、新車販売台数、車両価格、車体課税額、新車からの平均CO <sub>2</sub> 排出量等を用いた2財選択モデルを構築して検討。	<ul style="list-style-type: none"> <li>取得に係る車体課税の制度を変更することで、新車からの平均CO<sub>2</sub>排出量は年率1.3%減少。燃料税引上げは、燃費性能の良い自動車の購入に寄与。</li> <li>販売構成については、ガソリン車より燃費の良いディーゼル車のシェアが6.5%増加。</li> </ul>
Alice Ciccone (2014) (University of Oslo)	ノルウェーにおける保有に係る車体課税に関する課税標準のCO <sub>2</sub> 排出量への変更の効果を、2004～2005年(税制改正なし)と2006～2007年(税制改正あり)の2群に分けて差分の差分法(DID法)を用いて検討。	<ul style="list-style-type: none"> <li>保有に係る車体課税(2007年～)の課税標準をCO<sub>2</sub>排出量へ変更することで、新車による平均CO<sub>2</sub>排出量は、約7.5gCO<sub>2</sub>/km(2007年)減少。</li> <li>販売構成については、180gCO<sub>2</sub>/km以上の自動車の販売シェアが12%減少。また、ガソリン車に比べて燃費性能の良いディーゼル車の販売シェアは約20%拡大。制度変更による新車登録台数の有意な変化はなし。</li> </ul>
Thomas Klier <sup>1</sup> and Joshua Linn <sup>2</sup> (2012) ( <sup>1</sup> Federal Reserve Bank of Chicago, <sup>2</sup> Resources for the Future)	フランスにおける2008年に導入されたボーナス・ペナルティ制度、およびドイツ、スウェーデンそれぞれにおける保有に係る車体課税に関する課税標準のCO <sub>2</sub> 排出量への変更による効果を、新車登録台数を車体課税額、燃料費、車種、季節等で説明した回帰モデルを構築して検討。	<ul style="list-style-type: none"> <li>ボーナス・ペナルティ制度の導入あるいは保有に係る車体課税の課税標準をCO<sub>2</sub>排出量へ変更することで、新車からの平均CO<sub>2</sub>排出量は、フランスで7.95gCO<sub>2</sub>/km(2008年)、ドイツで1.7gCO<sub>2</sub>/km(2009年第2四半期)、スウェーデンで0.57gCO<sub>2</sub>/km(2007年)減少。</li> <li>新車登録台数の価格弾性値は、フランス: ▲0.417、ドイツ: ▲0.322、スウェーデン: ▲0.244。取得に係る車体課税の方が、新車登録台数への影響が大きいことを示唆。</li> </ul>

(出典) Robert Kok, 2015, "Six years of CO<sub>2</sub>-based tax incentives for new passenger cars in The Netherlands: Impacts on purchasing behavior trends and CO<sub>2</sub> effectiveness", Transportation Research Part A: Policy and Practice Volume 77, July 2015, Pages 137-153, Reyer Gerlagh, Inge van den Bijgaart, Hans Nijland and Thomas Michielsen, 2015, "Fiscal policy and CO<sub>2</sub> emissions of new passenger cars in the EU", CPB Discussion Paper 302, Alice Ciccone, 2014, "Environmental effects of a vehicle tax reform: empirical evidence from Norway", CREE Working Paper 09/2014, Thomas Klier and Joshua Linn, 2012, "Using Vehicle Taxes to Reduce Carbon Dioxide Emissions Rates of New Passenger Vehicles: Evidence from France, Germany, and Sweden", CEEPR WP 2012-011