

# エネルギー課税及び車体課税のグリーン化に関する状況等

## — 目次 —

1. エネルギー課税関連	2
2. 車体課税関連	6

# 我が国の環境関連税制

## エネルギー課税

税目 (課税主体)	課税対象	税率	税収 (H25年度予算)	用途
揮発油税 (国)	揮発油 製造場から移出し、又は保税地域から 引き取るもの	48.6円/ℓ (本則: 24.3円/ℓ)	25,660億円	一般財源
地方揮発油税 (国)		5.2円/ℓ (本則: 4.4円/ℓ)	2,745億円	一般財源 (都道府県、指定市及び市町村の一般財源としての全額譲与)
石油ガス税 (国)	自動車用石油ガス 充てん場から移出し、又は保税地域から 引き取るもの	17.5円/kg	220億円	一般財源 (税収の1/2は都道府県及び指定市の一般財源としての譲与)
軽油引取税 (都道府県)	軽油 特約業者又は元売業者からの引取り で当該引取りに係る軽油の現実の納入 を伴うもの	32.1円/ℓ (本則: 15.0円/ℓ)	9,233億円	一般財源
航空機燃料税 (国)	航空機燃料 航空機に積み込まれるもの	18.0円/ℓ ※H26.3までの特例税率 (本則: 26.0円/ℓ)	643億円	空港整備等(税収の2/9は空港関係市町村及び空港関係都道府県の 空港対策費として譲与)
石油石炭税 (国)	原油・石油製品、ガス状炭化水素、石炭 採取場から移出し、又は保税地域から 引き取るもの	・原油、石油製品 2,040円/kℓ ・LPG、LNG等 1,080円/t ・石炭 700円/t	6,500億円	燃料安定供給対策 (石油、可燃性天然ガス及び石炭の安定的かつ低廉な供給の確保を 図るための、石油及び天然ガス等の開発、備蓄などの措置)
地球温暖化対策の ための課税の特例	CO <sub>2</sub> 排出量に応じた税率を上乗せ ※H24.10から施行。3年半かけて税率を 段階的に引き上げ	・原油、石油製品 760円/kℓ ・LPG、LNG等 780円/t ・石炭 670円/t	—	エネルギー需給構造高度化対策 (内外の経済的社会的環境に応じた安定的かつ適切なエネルギーの 需給構造の構築を図るための、省エネルギー・新エネルギー対策等 の措置及びエネルギー起源CO <sub>2</sub> 排出抑制対策などの措置)
電源開発促進税 (国)	販売電気 一般電気事業者が販売するもの	375円/1000kwh	3,300億円	電源立地対策 (発電用施設周辺地域整備法の規定に基づく交付金の交付及び発電 用施設の周辺の地域における安全対策のための財政上の措置その 他の発電の用に供する施設の設置及び運転の円滑化に資するため の財政上の措置) 電源利用対策 (発電用施設の利用の促進及び安全の確保並びに発電用施設による 電気の供給の円滑化を図るための財政上の措置) 原子力安全規制対策 (原子力発電施設等に関する安全の確保を図るための措置(独立行 政法人原子力安全基盤機構に対する交付金の交付を含む。))

計 48,301億円

## 車体課税

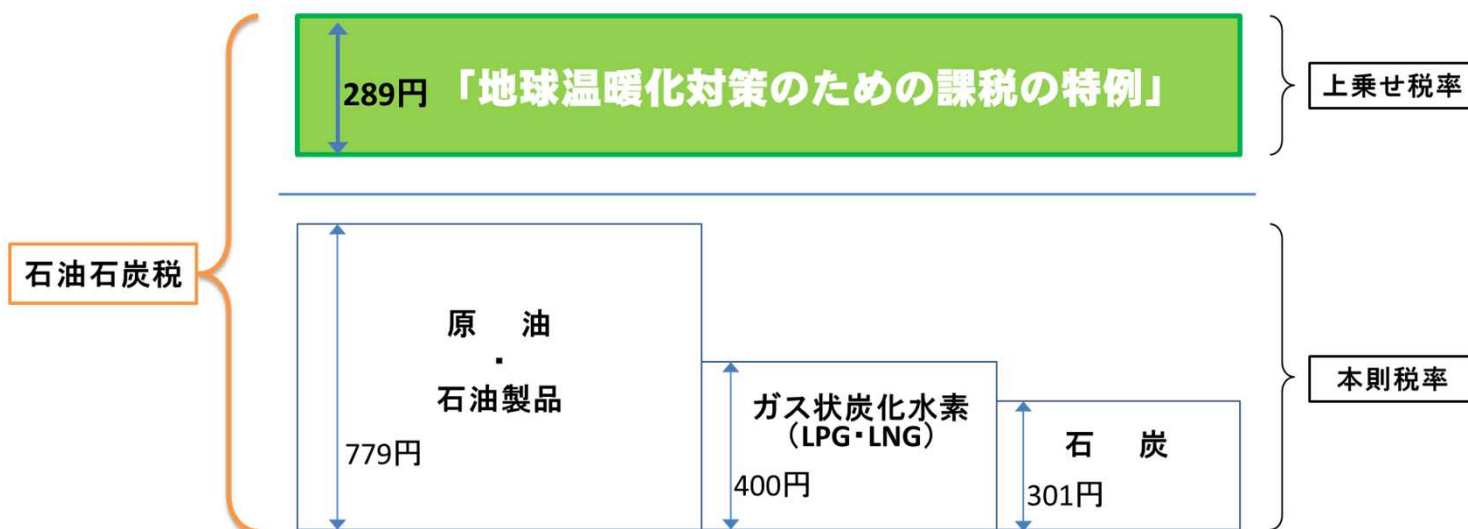
自動車重量税 (国)	自動車 自動車検査証の交付等を受ける検査 自動車及び車両番号の指定を受ける届 出軽自動車	[例]乗用車 車両重量0.5t・1年につき ・家用 4,100円 ・営業用 2,600円 (本則: いずれも2,500円)	6,509億円	一般財源 (税収の407/1000は、市町村の一般財源として譲与) 税収の一部を公害健康被害の補償費用として交付
自動車税 (都道府県)	自動車 4月1日に所有する乗用車、トラック等	[例]乗用車・家用 総排気量1.5~2ℓ 39,500円/年	15,497億円	一般財源
軽自動車税 (市町村)	軽自動車等 4月1日に所有する軽自動車、原動機 付自転車等	[例]軽乗用車・家用 7,200円/年	1,852億円	一般財源
自動車取得税 (都道府県)	自動車 取得する自動車	・家用 取得価額の5% ・営業用・軽自動車 " の3% (本則: いずれも3%)	1,900億円	一般財源

計 25,758億円

# 地球温暖化対策のための税について

- 全化石燃料に対してCO<sub>2</sub>排出量に応じた税率(289円/CO<sub>2</sub>トン)を上乗せ
- 平成24年10月から施行し、3年半かけて税率を段階的に引上げ
- 税収は、我が国の温室効果ガスの9割を占めるエネルギー起源CO<sub>2</sub>排出抑制施策に充当

## CO<sub>2</sub>排出量1トン当たりの税率



## 段階施行

課税物件	本則税率	H24年10/1~	H26年4/1~	H28年4/1~
原油・石油製品 [1kl当たり]	(2,040円)	+250円 (2,290円)	+250円 (2,540円)	+260円 (2,800円)
ガス状炭化水素 [1t当たり]	(1,080円)	+260円 (1,340円)	+260円 (1,600円)	+260円 (1,860円)
石炭 [1t当たり]	(700円)	+220円 (920円)	+220円 (1,140円)	+230円 (1,370円)

※( )は石油石炭税の税率

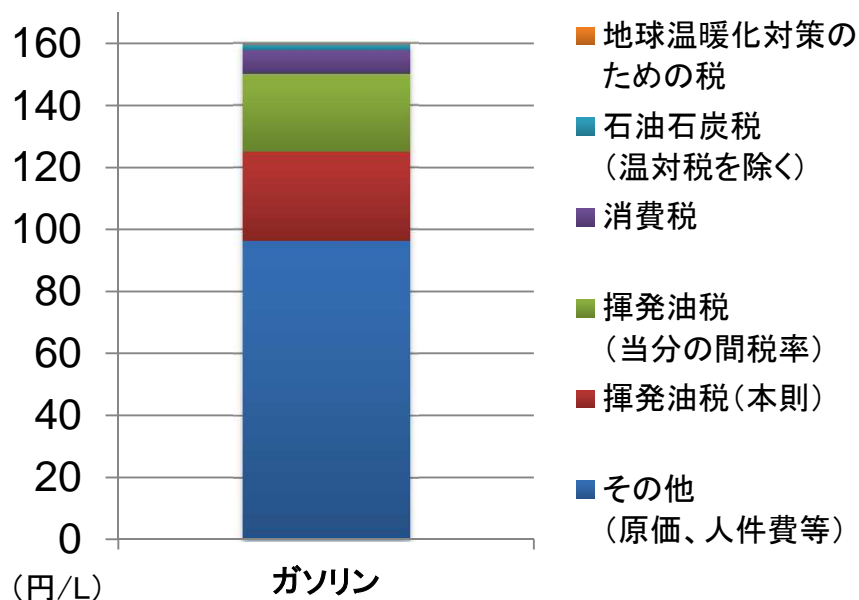
## 税収

初年度(H24年度) : 391億円 / 平年度(H28年度以降) : 2,623億円

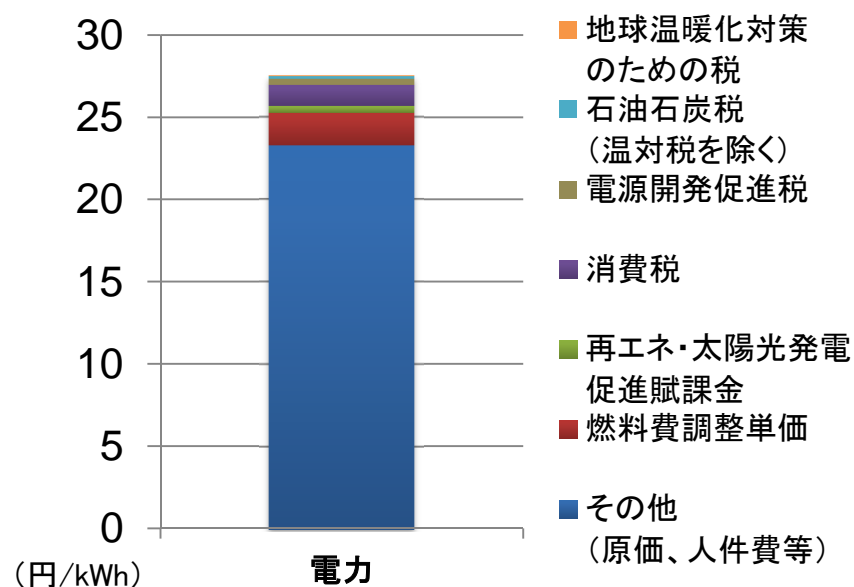
➡ 再生可能エネルギー大幅導入、省エネ対策の抜本強化等に活用

# ガソリン・電力価格に係る地球温暖化対策のための税について

## ガソリン価格



## 電力価格



税目等	税額(価格)(円/L)
地球温暖化対策のための税 <sup>(※1)</sup>	0.25
石油石炭税(温対税を除く)	2.04
消費税	7.63
揮発油税(当分の間税率)	25.1
揮発油税(本則)	28.7
その他(原価、人件費等)	96.46
<b>合計価格<sup>(※2)</sup></b>	<b>160.2</b>

税目・賦課金等	税額(価格)(円/kWh)
地球温暖化対策のための税 <sup>(※1)</sup>	0.04
(エネルギー 石油石炭税(温対税を除く)	0.145
課税等) 電源開発促進税	0.375
消費税	1.31
(電気料金 再エネ・太陽光発電促進賦課金	0.40
賦課金等) 燃料費調整単価	1.98
その他(原価、人件費等)	23.28
<b>合計価格<sup>(※2)</sup></b>	<b>27.60</b>

(※1) 平成25年8月時点の税率  
(H26.4から0.50円、H28.4から0.76円に引上げ予定)  
(※2) 資源エネルギー庁:石油製品価格調査 平成25年8月平均価格より

(※1) 平成25年8月時点の税率(H26.4から0.07円、H28.4から0.11円に引上げ予定)  
(※2) 東京電力(「東京電力:燃料費調整のお知らせ(平成25年10月分)」より  
(平均モデル:従量電灯B・30A契約、使用電力量:290kWh、口座振替の場合の価格)

# 電力・ガス会社の地球温暖化対策税の価格転嫁動向(1)

## 一般電気事業者の動向

社名	動向
東京電力※1	2012年9月1日より一般家庭や商店・事務所等の需要家の電気料金について、使用電力量1kWhにつき平均で1.97円、8.46%引上げ。この新料金には地球温暖化対策税が織り込まれている。
北陸電力※2	2013年7月1日より、地球温暖化対策税の増税影響分を電気料金に反映させ、使用電力量1kWhにつき0.04円引上げ。
中国電力※3	2013年4月1日実施の新料金に地球温暖化対策税による燃料価格の上昇分を反映させ、使用電力量1kWhにつき0.06円引上げ。
四国電力※4	2013年2月7日に地球温暖化対策税の上乗せの方針が示されたが、それ以降地球温暖化対策税の上乗せに言及した公式発表はない。その後、原子力発電所の稼働停止等による燃料調達費の上昇等に伴い、2013年9月1日に平均7.80%の値上げを実施。

(注1) 北海道電力(2013年9月1日)、東北電力(2013年7月1日)、関西電力(2013年5月1日)及び九州電力(2013年5月1日)は、原子力発電所の稼働停止等による燃料調達費の上昇等に伴い電力料金を値上げしているものの、地球温暖化対策税の価格転嫁について言及はない。中部電力は、原子力発電所の稼働停止等による燃料調達費の上昇等に伴い値上げを検討中。

(注2) 沖縄県で発電の用に供される天然ガス又は石炭について、平成27年3月31日までの間に保税地域から引き取られる場合には、石油石炭税(温対税含む)は免除。

(出典) ※1 経済産業省ニュースリリース(2012年7月25日)、東京電力([http://www.tepco.co.jp/life/custom/faq/faq\\_05-j.html](http://www.tepco.co.jp/life/custom/faq/faq_05-j.html))

※2 経済産業省ニュースリリース(2013年4月23日)、北陸電力(<http://www.rikuden.co.jp/press/attach/13042301.pdf>)

※3 経済産業省ニュースリリース(2013年1月31日)、中国電力(<http://www.energia.co.jp/press/12/p130131-2.html>)

※4 経済産業省ニュースリリース(2013年8月6日)、四国新聞([http://www.shikoku-np.co.jp/kagawa\\_news/economy/20130208000118](http://www.shikoku-np.co.jp/kagawa_news/economy/20130208000118))

# 電力・ガス会社の地球温暖化対策税の価格転嫁動向(2)

## 一般ガス事業者の動向

社名	動向
東京ガス※1	地球温暖化対策税の導入に伴うガス料金の改定。東京地区等・鴻巣中南部地区では0.21円/m <sup>3</sup> 、群馬地区・群馬南地区では0.18円/m <sup>3</sup> (税込)引上げ。2013年1月1日以降の検針分から適用。
大阪ガス※2	地球温暖化対策税の導入に伴うガス料金の改定。0.21円/m <sup>3</sup> (税込)引上げ。実施日は2012年12月1日。
東邦ガス※3	地球温暖化対策税の導入に伴うガス料金の改定。0.22円/m <sup>3</sup> (税込)引上げ。2013年2月検針分から適用。
西部ガス※4	地球温暖化対策税の導入に伴うガス料金の改定。0.21円/m <sup>3</sup> (税込)引上げ。実施日は2012年12月1日。
静岡ガス※5	地球温暖化対策税の導入に伴うガス料金の改定。0.21円/m <sup>3</sup> (税込)引上げ。実施日は2012年11月1日。
広島ガス※6	地球温暖化対策税の導入に伴うガス料金の改定。0.22円/m <sup>3</sup> (税込)の値上げ(広島・呉・尾道地区)。実施日は2013年1月1日。
北海道ガス※7	地球温暖化対策税の導入に伴うガス料金の改定。0.18~0.19円/m <sup>3</sup> (税込)引上げ。2013年1月より上乗せ。
北陸ガス※8	地球温暖化対策税の導入に伴うガス料金の改定。0.21円/m <sup>3</sup> (税込)引上げ。実施日は2012年11月3日。
四国ガス※9	地球温暖化対策税の導入に伴うガス料金の改定。0.21円/m <sup>3</sup> (税込)引上げ。2013年4月1日以降の検針分から適用。
中部ガス※10	地球温暖化対策税の導入に伴うガス料金の改定。0.22円/m <sup>3</sup> (税込)引上げ。2013年2月検針分から適用。
山口合同ガス※11	地球温暖化対策税の導入に伴うガス料金の改定。0.231円/m <sup>3</sup> (税込)引上げ。実施日は2012年12月1日。
日本ガス(液化天然ガス及び液化石油ガス)※12	地球温暖化対策税の導入に伴うガス料金の改定。0.2291円/m <sup>3</sup> (税込)引上げ。2013年1月検針分から適用。

(注) 一般ガス事業者については、上記の他にも多くで地球温暖化対策税に伴う価格変更が実施されている。

(出典) ※1 経済産業省ニュースリリース(2012年10月30日)、東京ガス(<http://www.tokyo-gas.co.jp/Press/20121030-02.html>)

※2 経済産業省ニュースリリース(2012年10月22日)、大阪ガス([http://www.osakagas.co.jp/company/press/pr\\_2012/1199292\\_5712.html](http://www.osakagas.co.jp/company/press/pr_2012/1199292_5712.html))

※3 経済産業省ニュースリリース(2012年10月30日)、東邦ガス([http://gasmotohogas.co.jp/mailmagazine/vol41\\_20120410.html](http://gasmotohogas.co.jp/mailmagazine/vol41_20120410.html))

※4 資源エネルギー庁ニュースリリース(2012年10月26日)、西部ガス(<http://www.saibugas.co.jp/info/kouhou/htmls/nr766.htm>)

※5 関東経済産業局ニュースリリース(2012年10月5日)、静岡ガス(<http://www.shizuokagas.co.jp/information/news/2012/0907.html>)

※6 広島ガス([http://www.hiroshima-gas.co.jp/com/w\\_new/release/2012/ryokin1121a.htm](http://www.hiroshima-gas.co.jp/com/w_new/release/2012/ryokin1121a.htm))

※7 北海道ガス([https://www.hokkaido-gas.co.jp/news/20121122\\_1518.html](https://www.hokkaido-gas.co.jp/news/20121122_1518.html))

※8 関東経済産業局ニュースリリース(2012年10月5日)、北陸ガス(<http://www.hokurikugas.co.jp/pdf/company/press/h24/20120921ryoukinkaitai.pdf>)

※9 四国経済産業局ニュースリリース(2013年1月18日)、四国ガス(<http://www.shikoku-gas.co.jp/company/press/116.html>)

※10 中部経済産業局ニュースリリース(2012年12月3日)、中部ガス(<http://www.chubugas.co.jp/pressrelease/121120/index.html>)

※11 山口合同ガス(<http://www.yamago-gas.co.jp/ryokin/ryokin-suraido-2412.html>)

※12 日本ガス([http://www.nihongas.co.jp/img\\_customer/ryokinkaitai\\_sekisekize\\_i\\_201211.pdf](http://www.nihongas.co.jp/img_customer/ryokinkaitai_sekisekize_i_201211.pdf))

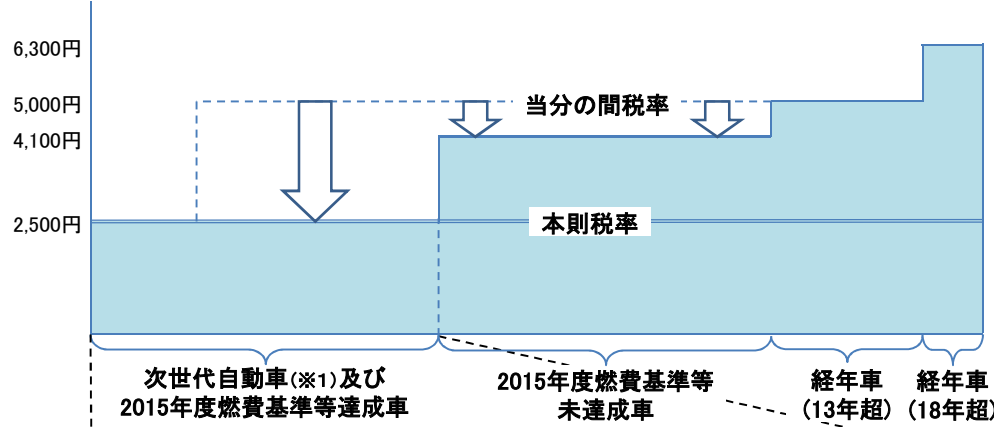


# 車体課税のグリーン化(平成24年度税制改正)

## 自動車重量税の見直し (エコカー減税 適用期限) ~H27.4.30

- 燃費等の環境性能に関する一定の基準を満たしている自動車には本則税率を適用。
- それ以外の自動車に適用される「当分の間税率」について、13年超の自動車を除き、引下げ。
- 「エコカー減税」について、燃費基準等の切り替えを行うとともに、特に環境性能に優れた自動車に対する軽減措置を拡充した上で、3年延長。

### ○ 自家用乗用車の場合の税率(0.5t・年あたり)



	車検1回目 (~3年)	車検2回目 (~5年)	車検3回目 (~7年)	車検4回目 以降
次世代自動車及び 2015年度燃費基準 +20% 等	免税	50%軽減	本則	本則
2015年度燃費基準 +10% 等	75%軽減	本則	本則	本則
2015年度燃費基準 達成 等	50%軽減	本則	本則	本則

※1 電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車、天然ガス自動車(ポスト新長期規制からNOx10%低減)、ハイブリッド自動車(2015年度燃費基準+20%超過達成のものに限る)  
 ※2 車検証の交付等の時点において一定の燃費基準等(現時点では2015年度基準:自動車の燃費基準等の切り替えに応じ変更)を満たしている車については、本則税率を適用。

## 自動車取得税におけるエコカー減税 (適用期限) ~H27.3.31

- 最新の燃費基準への切り替え等を行うとともに、環境性能に極めて優れた自動車の負担軽減に重点化し、3年延長。

区 分		軽減率
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車(ポスト新長期規制からNOx10%低減)、クリーンディーゼル乗用車(ポスト新長期規制適合)、ハイブリッド車(★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成に限る。)		非課税
ガソリン車のうち、★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成		75% 軽減
ガソリン車 ハイブリッド車	★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成	
		50% 軽減

※3 ★★★★★ : 2005年度排出ガス基準75%低減達成。  
 ※4 ポスト新長期規制 : ディーゼル車等において、2009年以降に適用される排出ガス規制。

## 自動車税におけるグリーン化特例 (適用期限) ~H26.3.31

- 税収中立を前提としつつ、軽課における燃費基準の最新基準への切り替え等を行った上で、2年延長。

### ■ 軽課

対 象 車	内 容
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車(ポスト新長期規制からNOx10%低減)	税率を概ね 50%軽減
★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成	
★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成	
★★★★かつ2015年度燃費基準達成	税率を概ね 25%軽減

### ■ 重課

対 象 車	内 容
新車新規登録から11年を超えているディーゼル車	税率より概 ね10%重課 (毎年)
新車新規登録から13年を超えているガソリン車(又はLPG車)	

※5 税率の軽減は、2012年度及び2013年度の新車新規登録の翌年度1年間。

# 車体課税に関連する決定等

## 平成25年度税制改正大綱(平成25年1月24日自由民主党・公明党)(抄)

### 第一 平成25年度税制改正の基本的考え方

#### 2 社会保障・税一体改革の着実な実施

##### (3) 消費税引上げに伴う対応

##### ② 車体課税の見直し

自動車取得税及び自動車重量税については、税制抜本改革法第7条第1号カにおいて、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化を図る観点から、見直しを行うこととされている。

イ 自動車取得税については、安定的な財源を確保して、地方財政への影響に対する適切な補てん措置を講じることを前提に、地方団体の意見を踏まえながら、以下の方向で抜本的な改革を行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

(イ)自動車取得税は、二段階で引き下げ、消費税10%の時点で廃止する。消費税8%の段階では、エコカー減税の拡充などグリーン化を強化する。必要な財源は別途措置する。

(ロ)消費税10%段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、地域の自主性、自立性を高めつつ、環境性能等に応じた課税を実施することとし、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない。

ロ 自動車重量税については、以下の方向で見直しを行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

(イ)エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。消費税8%段階では、財源を確保して、一層のグリーン化等の観点から、燃費性能等に応じて軽減する等の措置を講ずる。今後、グリーン化機能の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、環境性能に応じた課税を検討する。

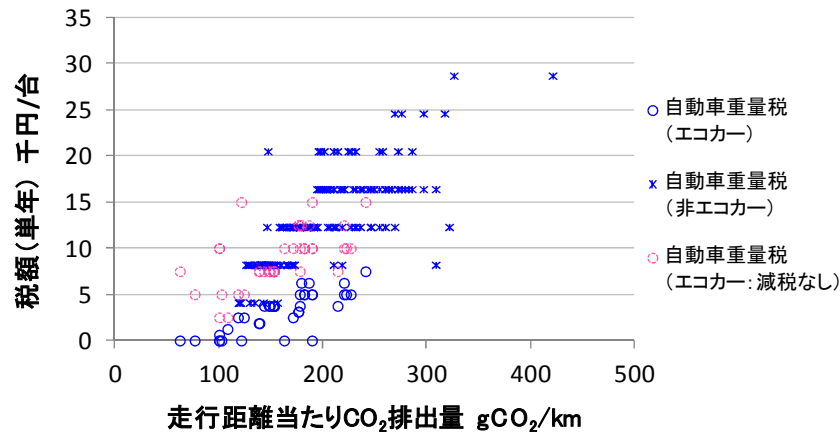
(ロ)自動車重量税については、車両重量等に応じて課税されており、道路損壊等と密接に関連している。今後、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、原因者負担・受益者負担としての性格を明確化するため、その税収について、道路の維持管理・更新等のための財源として位置づけ、自動車ユーザーに還元されるものであることを明らかにする方向で見直しを行う。その際、その税収の一部が公害健康被害補償の財源として活用されていることにも留意する。



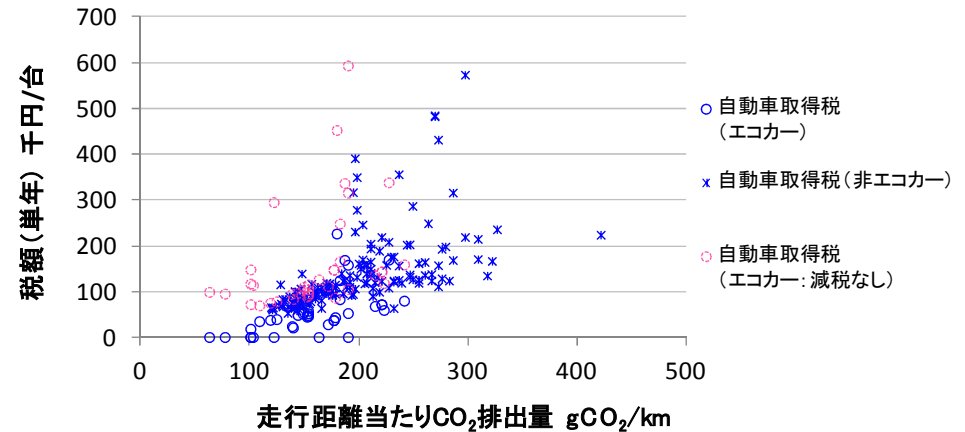
# 車体課税の税額と走行距離当たりCO<sub>2</sub>排出量の関係

○ 自動車重量税、自動車取得税、自動車税について、走行距離当たりCO<sub>2</sub>排出量との関係を見ると、いずれもCO<sub>2</sub>排出量の増加に伴い税額も高くなる傾向(CO<sub>2</sub>比例的)。

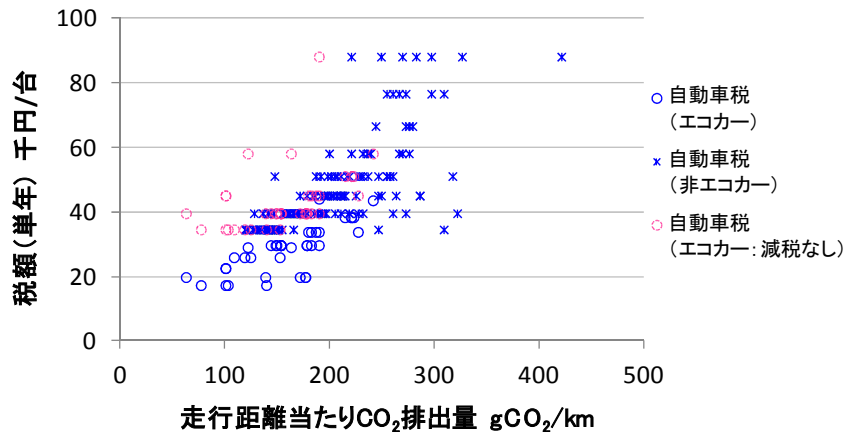
## 自動車重量税



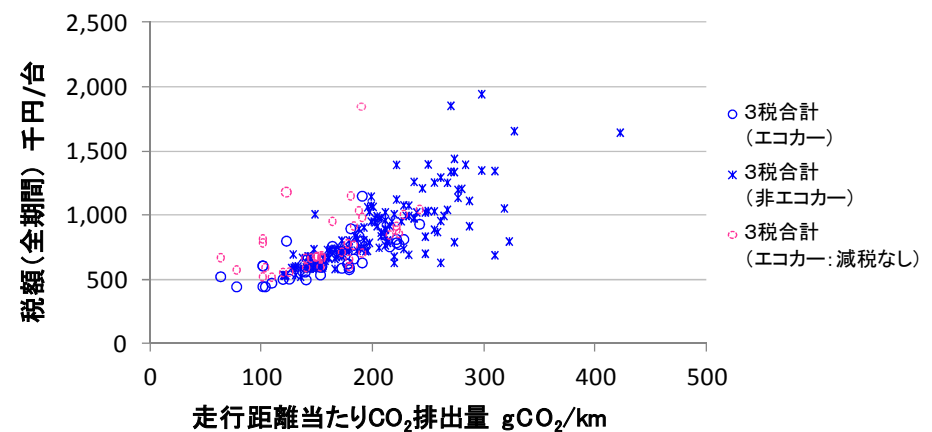
## 自動車取得税



## 自動車税



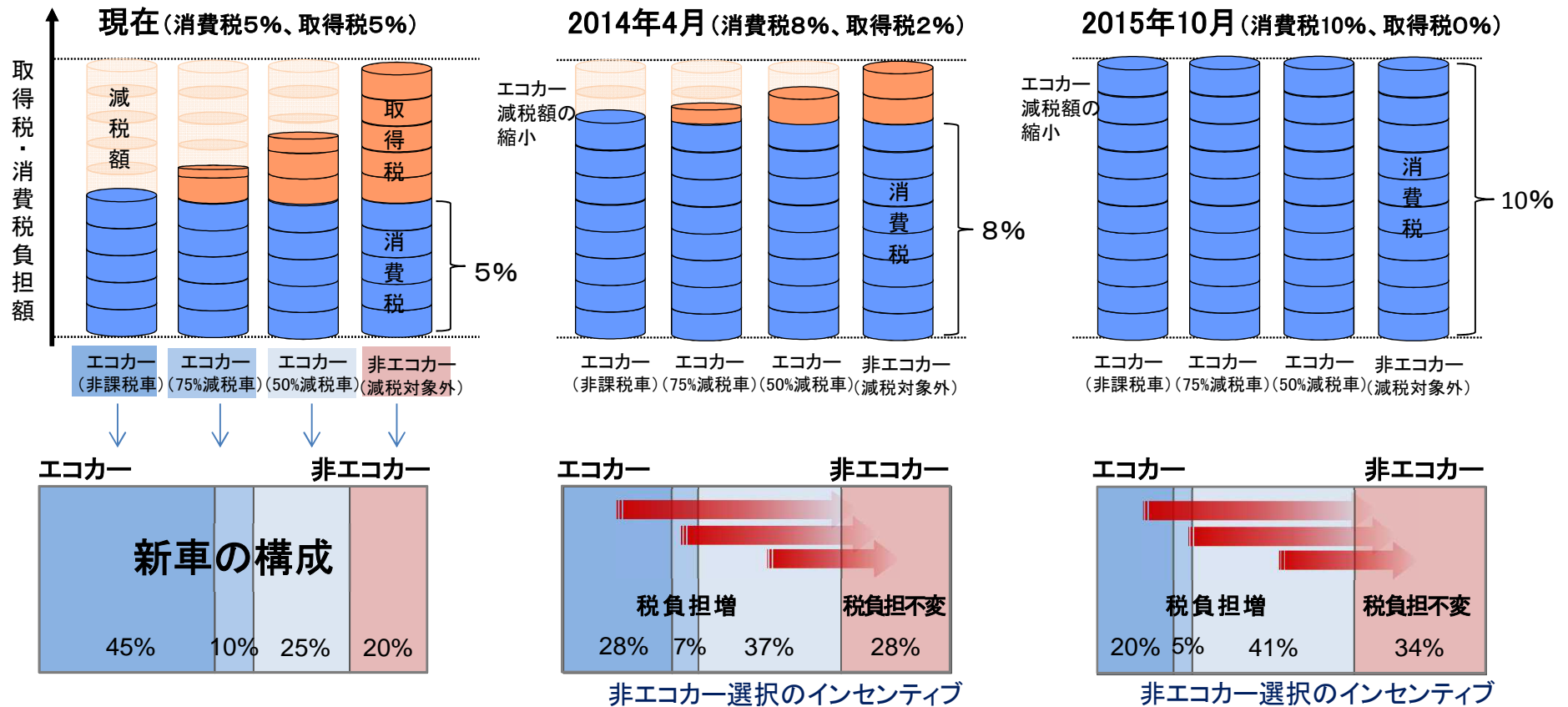
## 3税合計



(注1)「エコカー」とは、自動車取得税および自動車重量税のエコカー減税、自動車税のグリーン化特例の対象車種を表し、「非エコカー」はこれらの減税措置の対象以外の車種を示している。参考までに、「エコカー」の性能を有しており、減税措置を考慮していない場合を、「エコカー: 減税なし」として記載。  
 (注2) 単年とは初年度分の税収(自動車重量税のエコカー減税は初回の1/3相当と仮定)、全期間とは当該自動車の生涯にかけての税収総額を意味する。  
 (注3) 2010年に販売された乗用車(小型・普通)について、『自動車諸元表』(自動車技術会)に記載された複数の型式の緒元(排気量、重量、燃費等)の平均値、および、『国産車価格一覧表』(自動車市場情報社)に記載された複数の型式の車両価格の平均値を、その車種の代表値として採用。

# 税制変更に伴う非エコカー選択のインセンティブ増加

○ 仮に、自動車取得税を単純に引き下げ、廃止した場合、エコカー減税対象車の税負担が高まることから、現行制度と比べて、より環境性能が劣る自動車(非エコカー)を選択するインセンティブが高くなる。



現行からのエコカー減税縮小分(万円)

	非課税車	75%減税車	50%減税車	減税対象外
2014年4月～	5.4	4.1	2.7	0.0
2015年10月～	9.0	6.8	4.5	0.0

現行からの消費税増税分(万円)

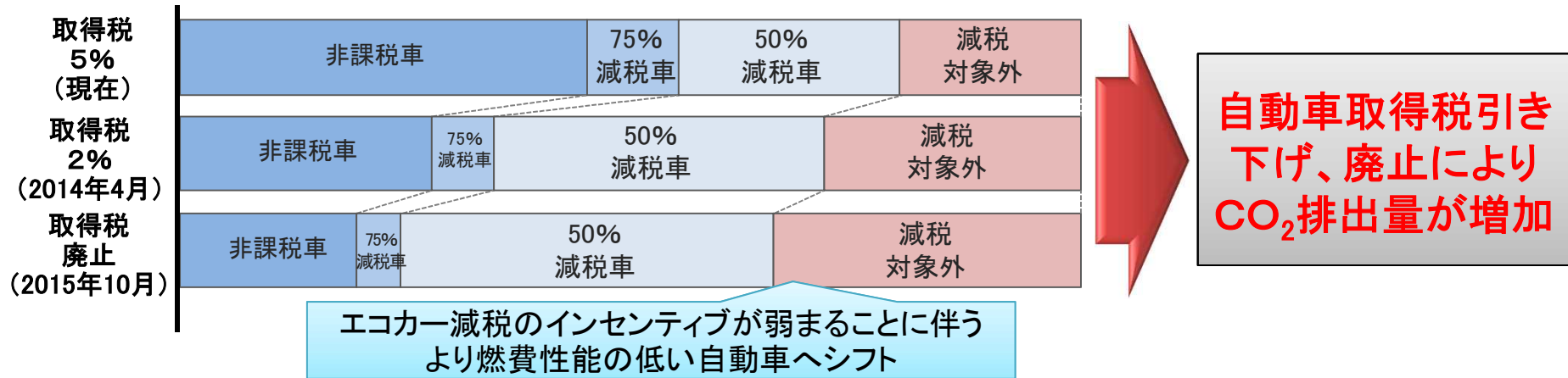
	全ての車
2014年4月～	5.4
2015年10月～	9.0

(注) 同じ重量クラス・排気量クラス、車両価格(税抜)200万円の車の場合。なお、取得税の課税標準基準額を車両価格の90%、店頭販売価格を車両価格の90%と想定。

# 自動車取得税を引き下げ、廃止した場合の環境影響(試算)

○ エコカー減税が適用されている現行の自動車取得税を引き下げ、廃止した場合、より環境性能に劣る自動車(非エコカー)へのシフトにより **CO<sub>2</sub>排出量の増加**が見込まれる。

## ＜自動車取得税引き下げ、廃止による新車販売構成の変化＞



時点	CO <sub>2</sub> 増加量
2014年(消費税8%、取得税2%)(注1)	年間約40万トン
2016年(消費税10%、取得税0%)(注2)	年間約150万トン
2020年(消費税10%、取得税0%)(注3)	年間約390万トン

\* 乗用車の総CO<sub>2</sub>排出量(2011年度)の約3%、太陽光発電による削減効果(2012年度)に相当

(注1) 2014年4月に、消費税は8%に引き上げられ、自動車取得税は2%へ引き下げられる(軽自動車については廃止される)場合において、2014年度(1年間)の乗用車の新車販売構成の変化(注4)によるCO<sub>2</sub>排出量の増加分を、自動車取得税が現行の5%(軽自動車については3%、以下同じ)のまま存続された場合との比較により試算。

(注2) 2015年10月に消費税がさらに10%に引き上げられ、自動車取得税が廃止される場合において、2016年度までの3年間の乗用車の新車販売構成の変化(注4)による2016年度(1年間)のCO<sub>2</sub>排出量の増加分を、自動車取得税が現行の5%のまま存続された場合との比較により試算。

(注3) 2014年度から2020年度までの7年間の乗用車の新車販売構成の変化(注4)による2020年度(1年間)のCO<sub>2</sub>排出量の増加分を、自動車取得税が現行の5%のまま存続された場合との比較により試算。

(注4) エコカー販売比率の低下を、エコカーと非エコカーの車両購入・保有に係る費用の違いを用いて説明した(直近のエコカー販売比率、車両価格、納税額、ガソリン代などにより試算)。なお、新車販売台数(年間)は462万台と想定。

(注5) 乗用車の総CO<sub>2</sub>排出量(2011年度)は1.19億トン、2012年度末までに運転した太陽光発電設備による年間排出削減効果は約390万トン(環境省試算)。〔出典:みずほ情報総研〕 10

# 欧州の車体課税におけるCO<sub>2</sub>排出基準導入の動き

取得に係る課税			保有に係る課税		
1988年 欧州自動車工業会が欧州委員会と協議し自主規制によるCO <sub>2</sub> 排出削減目標を設定。					
・2002年	イギリス	社有車税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。	・2001年	イギリス	自動車税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。
・2006年	フランス	自動車登録税へのCO <sub>2</sub> 追加課税を導入。CO <sub>2</sub> 排出量に応じ設定。	・2003年	フィンランド	車両税を導入。税率をCO <sub>2</sub> 排出量、重量を基準に設定。
・2007年	ノルウェー	自動車登録税の税率にCO <sub>2</sub> 排出量基準を追加。	・2005年	ベルギー	連帯貢献金制度(社用車のみ)を導入。料金をCO <sub>2</sub> 排出量に応じ設定。
・2008年	ポルトガル	自動車税の税率を排気量とCO <sub>2</sub> 排出量基準を併用した課税に変更。	・2006年	フランス	社用自動車税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。
	フランス	ボーナス・ペナルティ制度を導入。自動車取得時に、CO <sub>2</sub> 排出量の大きい車に課金(ペナルティ)、排出量の少ない車に補助金を支給(ボーナス)。		スウェーデン	自動車税を導入。税率を種類、駆動方式、CO <sub>2</sub> 排出量、重量を基準に設定。
	アイルランド	車両登録税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準と排気量基準を併用した課税に変更。	・2007年	ルクセンブルク	自動車税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。
	オーストラリア	自動車購入税を導入。CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 排出量に応じて設定。		ポルトガル	自動車流通税を導入。税率を車種、重量、排気量、CO <sub>2</sub> 排出量を基準に設定。
	スペイン	自動車登録税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。	・2008年	オランダ	年間走行税の税率にCO <sub>2</sub> 排出量要件を追加。
				アイルランド	自動車税の税率を重量基準、排気量基準、CO <sub>2</sub> 排出量基準を併用した課税に変更。
2009年 EUにおいて「CO <sub>2</sub> 排出規則」(Regulation (EC) No443/2009 of the European Parliament and of the Council)が成立。					
・2009年	フィンランド	自動車税(取得)の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。	・2009年	ドイツ	自動車税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準と排気量基準を併用した課税に変更。
・2012年	オランダ	自動車登録税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。		フランス	自家用車保有税を導入。税率をCO <sub>2</sub> 排出量を基準に設定。

(出典)各国政府及びOECD資料をもとに作成。

(注)このほかイスラエルなどの複数の国において導入事例がある。

# 欧州主要国の車体課税におけるCO<sub>2</sub>排出基準について

- ドイツ、フランス、英国等では、車体課税の課税標準にCO<sub>2</sub>排出量を採用。
- 電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車などの次世代自動車の税率は、全額又は一部が免除。

## 欧州主要国における車体課税の制度概要

国名	ドイツ	フランス			英国		
課税段階	保有	取得	取得	保有	保有	保有	保有
税目/制度名	自動車税	Bonus/Malus制度	CO <sub>2</sub> 追加課税	社用自動車税	自家用車保有税	自動車税	社有車税
制度概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>CO<sub>2</sub>排出量及び排気量を課税標準として課税(2009年～)。</li> <li>* 2009年以前の登録車は、制度変更後も従前の課税標準(排気量)により課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車取得後初めての登録時に、CO<sub>2</sub>排出量の大きい車に重課(malus)、排出量の少ない車に補助金を支給(bonus)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中古車の登録時に、CO<sub>2</sub>排出量の大きい車に重課(2006年～)</li> <li>* Bonus/Malus制度の対象車は対象外。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務用自動車に対し、CO<sub>2</sub>排出量を課税標準として課税(2006年～)。</li> <li>* 2006年以前の登録車は、制度変更後も従前の課税標準(馬力)により課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自家用車に対し、CO<sub>2</sub>排出量を課税標準として課税(2009年～)。</li> <li>* CO<sub>2</sub>排出量データのないものは、馬力により課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CO<sub>2</sub>排出量を課税標準として課税(2001年～)。</li> <li>* 2001年以前の登録車は、制度変更後も従前の課税標準(排気量)により課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務用自動車に対し、CO<sub>2</sub>排出量を課税標準として課税(2002年～)。</li> <li>* 2002年以前の登録車のうちCO<sub>2</sub>排出量データのないものは、排気量を課税標準として課税。</li> </ul>
税率	<ul style="list-style-type: none"> <li>排気量基準(100ccm当り): ガソリン車 220円(2€) デーゼル車 1,045円(9.5€)</li> <li>CO<sub>2</sub>排出量基準: 110gCO<sub>2</sub>/km超の車に対し、超過1g当り220円(2€)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>110gCO<sub>2</sub>/km以下の車の取得: 最大77.0万円(7,000€) 補助</li> <li>135gCO<sub>2</sub>/km以上の車の取得: 最大66.0万円(6,000€) 重課</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>200gCO<sub>2</sub>/km超の車の取得に対し、超過1g当り220～440円(2～4€)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>50gCO<sub>2</sub>/km超の車に対し、排出量に応じて220～2,971円(2～27€)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>190gCO<sub>2</sub>/km超の車に対し、一律1.76万円(160€)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>初年度: 131gCO<sub>2</sub>/km超の車に対し、最大13.4万円(1,030€)</li> <li>2年目以降: 101gCO<sub>2</sub>/km超の車に対し、最大6.2万円(475€)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両価格にCO<sub>2</sub>排出量に応じた割合(ガソリン車5～35%、ディーゼル車8～35%)、所得税率(20～50%)を乗じる</li> </ul>
次世代車(EV等)の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVは重量(200kg当り)に応じて1,238～1,406円(11.25～12.78€)課税。</li> <li>但し、現在、購入時から5年間免税、5年目以降も、税率の50%軽減。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EV(20gCO<sub>2</sub>/km以下): 最大77.0万円(7,000€) 補助(税込価格30%上限)</li> <li>PHV(21～50gCO<sub>2</sub>/km): 55.0万円(5,000€) 補助</li> <li>HV・CNG(51～110gCO<sub>2</sub>/km): 最大49.5万円(4,500€) 補助</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>E85(エタノール85%車)は50%軽減。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EV・CNG(天然ガス車)・E85(エタノール85%車)等は免税。</li> <li>HV(110g/km以下)は初年度から2年間免税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(特になし)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVは免税。</li> <li>HV・PHVの税率を軽減。初年度最大13.3万円(1,020€)、2年目以降は最大6.0万円(465€)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010年より5年間に限りEVは免税(2015年3月まで)</li> <li>75gCO<sub>2</sub>/km以下のHV車等の税率は5%。</li> </ul>

(注1) 為替レートは、1€=110円、1£=130円。

(注2) 乗用車の自動車取得時の登録料や付加価値税は含まない。但し、エコカー購入補助や非エコカー購入に対するペナルティは含む。

(出典) OECD/EEAデータベース、ドイツ連邦政府、2012、17/11183 - Deutscher Bundestag、フランス環境エネルギー管理庁、2012、Calcul de la Taxe sur les Véhicules de Société - TVS、フランス車両登録機関(<http://www.carte-grise.org>)、英国歳入税関庁、2012、Booklet 480: Expenses and benefits - a tax guide 等より作成。



# EUにおけるCO<sub>2</sub>排出規則について

- 2009年4月、欧州理事会・欧州議会において「CO<sub>2</sub>排出規則」(※)が成立。
- 新車の企業別平均CO<sub>2</sub>排出量を、2015年までに130g/km以下、2020年までに95g/km以下とする目標を設定。2025年以降の目標値についても欧州議会において検討が開始されている。

(※) Regulation (EC) No443/2009 of the European Parliament and of the Council

## CO<sub>2</sub>排出量の目標値

### 乗用車

2015年	企業別平均CO <sub>2</sub> 排出量を130g/km以下
2020年	同排出量を95g/km以下

## 排出規則の具体的内容

項目	内容
段階的実施の過程	2015年目標については、2012年に65%、2013年に75%、14年に80%の新規販売車が目標を達成していなければならない。
ペナルティ	目標値を超過した場合は、原則新車1台1g超過当り約1万500円(95€)の課徴金が課される。但し、2018年までは軽減措置有り(注)。
優遇措置	EV等の開発を促すため、低CO <sub>2</sub> 排出車に対する優遇措置を実施。CO <sub>2</sub> 排出量が50g/km以下の乗用車は3.5台(2013年)、2.5台(2014年)、1.5台(2015年)としてカウント。

(注) 2012年～2018年の課徴金: 1g以下約550円(5€)、1g以上2g以下約1650円(15€)、2g以上3g以下約2750円(25€)。  
 (備考) 為替レートは、1€=110円。

## 目標達成状況等

### ■ 目標の達成状況

2015年の目標値は概ね達成される見込み(2012年平均CO<sub>2</sub>排出量は約130g/km)。但し、2020年目標の達成には、EV等の低排出技術など更なる技術革新が求められている。

### (目標達成により期待される効果)

消費者が130g/km以下の低燃費車の購入することにより、年間約3.7万円(340€)の節約(新規乗用車の寿命を13年とすると、合計で32万～42.2万円(2904～3836€)の節約)と試算されている。

### ■ 2020年以降の目標についての議論

2025年までの削減目標を68-75g/kmにするとの提案が、2013年5月末EU評議会において可決。今後、正式に採用されるかどうかはEU議会に委ねられる。

### ■ 商用車に対する規制(参考)

2011年6月に、商用車に対するCO<sub>2</sub>排出規則も施行されている。

- 2017年までに全新車の平均排出量を175g/km以下に抑制
- 2020年までに同排出量を147g/km以下に抑制  
(2010年現在の平均排出量は181.4g/km)

(出典) 欧州委員会・欧州議会(2009) 'REGULATIONS (EC) No 443/2009'、欧州環境局(2013) 'Monitoring of CO2 Emissions from passenger cars - Regulation 443/2009'、欧州議会(2012) 'COMPROMISE AND CONSOLIDATED AMENDMENTS 1-5'、欧州委員会・欧州議会(2011) 'REGULATIONS (EU) No 510/2011'、欧州委員会(2013) 'Evolution of CO2 emissions from new passenger cars by fuel type'、欧州委員会(2012) 'Further CO2 emission reductions from cars and vans: a win-win for the climate, consumers, innovation and jobs'



# 米国におけるCO<sub>2</sub>排出基準について

○ 米国では、乗用車及び小型トラックについて、新車の企業別平均CO<sub>2</sub>排出量を2016年までに155g/km以下(※1)、2025年までに101g/km以下(※2)とする目標を設定。

(※1) Federal Register, Vol. 75, No. 88 (※2) Federal Register, Vol. 77, No. 199

## CO<sub>2</sub>排出量の目標値

### 乗用車・小型トラック

2016年	企業別平均CO <sub>2</sub> 排出量を <b>250g/マイル (155g/km) 以下</b>  企業別平均燃費 35.5マイル/ガロン(mpg) (15.1km/L) 以上 に相当
2025年	同排出量を <b>163g/マイル (101g/km) 以下</b>  同燃費 54.5mpg(23.2km/L) 以上 に相当

## <CO<sub>2</sub>排出基準及び同基準に相当する燃費基準>

対象	単位	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
乗用車	g/マイル	225	212	202	191	182	172	164	157	150	143
小型トラック	g/マイル	298	295	285	277	269	249	237	225	214	203
乗用車・ 小型トラック	g/マイル	250	243	232	222	213	199	190	180	171	163
乗用車・ 小型トラック	mpg	35.5	36.6	38.3	40.0	41.7	44.7	46.8	49.5	52.0	54.5

## 2025年目標達成に向けた具体的措置

項目	内容
ペナルティ	目標値を超過した場合、原則新車1台0.1mpg (0.04km/L) 超過につき、約454円(\$5.5)の罰金。
優遇措置	2017年から2021年まで低CO <sub>2</sub> 排出車(EV、PHEV、FCV)に対する優遇措置実施: ① 排出量をゼロ(PHEVは電気使用時のみ)とカウント。 ② 台数算定時、EV・FCVは2.0~1.5台、PHEVは1.6~1.3台(年によって異なる)とカウント。

## <乗用車・小型トラックに対する燃費基準の推移>

- 1975年に「エネルギー政策法」制定、1978年から企業別平均燃費規制(Corporate Average Fuel Economy: CAFE)導入。
- 1980年代半ばから2000年代半ばまで、乗用車と小型トラックの燃費の目標値は27.5mpg(11.7km/L)程度であった。
- 2007年、2020年までの燃費の目標値を35mpgとする内容を盛り込んだ「包括エネルギー法案」成立。2010年7月、目標を4年前倒しし、2016年までに燃費35.5mpg(15.1km/L)、CO<sub>2</sub>排出量250g/マイル(155g/km)とする燃費基準が成立。なお、米国において初めてのCO<sub>2</sub>排出基準。
- 2012年12月、2025年までの燃費の目標値を54.5mpg(23.2km/L)、CO<sub>2</sub>排出量を163g/マイル(101g/km)とする新燃費基準が成立。

(出典) 環境保護庁(EPA)および運輸省国家道路交通安全局(NHTSA), 2012, 2017 and Later Model Year Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions and Corporate Average Fuel Economy Standards; Final Rule, Federal Register, Vol. 77, No. 199 (Washington, DC: October 15, 2012)、EPAおよびNHTSA., 2010, Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emission Standards and Corporate Average Fuel Economy Standards; Final Rule Federal Register Volume 75, Number 88 (Friday, May 7, 2010) 等をもとに作成。

(備考) 単位は1ガロン=3.785L、1マイル=1.609m、為替レートは\$82.490/円。

# 車体課税見直しに当たっての基本的な考え方(素案)

## 1. グリーン化の基本的考え方

- エコカー普及のために、自動車税制のグリーン化は、重要な役割を果たしている。自動車取得税を単に引き下げ・廃止すれば、既に免税・減税を受けているエコカーにメリットがなく、非エコカー、とりわけ大型車にメリットが生じる。見直しに当たっては、環境負荷の観点からエコカー普及のインセンティブが失われないような設計とすべき。
- 自動車税については、「環境性能等に応じた課税を実施」することとされており、このためには、課税標準に環境性能を組み入れるべき。その際、環境性能を反映する観点からは、できるだけ環境負荷に比例した課税とすることが望ましい。  
(現状では、車種ごとに税額が異なっており、減税基準となる燃費基準も各車種の重量区分により異なっているため、環境負荷に比例した課税となっていない。)
- エコカー普及の効果を発揮させるためには、エコカーの技術開発や普及状況に応じ、環境性能を評価する基準を随時強化することが適切。  
(現状では、新車の8割以上がエコカー減税の対象となっている。)
- グリーン化の強化は、環境負荷の低減のみならず、優れたエコカー技術を有する我が国の自動車産業の競争力強化にも資するもの。

## 2. 課税標準とすべき環境性能の考え方

- 環境性能に応じた課税の方法としては、把握が容易であるとともに、様々な燃料に対応して環境負荷を横断的に反映することができ、欧州でも導入されている、CO<sub>2</sub>排出量を基準とすることが望ましい。
- CO<sub>2</sub>以外の大気汚染についても反映するため、現行のエコカー減税のような形で、NOxやPMについても考慮した制度設計とすることが適切。

## 3. 原因者負担の観点

- 自動車重量税の税収の一部は、原因者負担の観点から、公害健康被害補償の財源となっているところ、この制度を維持することが不可欠。