

【ドイツ】 乗用車のアウトバーン通行料金の導入

海外立法情報課 渡辺 富久子

* 従来、アウトバーンの通行に対して重量貨物車のみ課金されていたが、道路の維持管理の財源確保を目的として、乗用車も課金されることになった。

1 道路整備の財源—租税と通行料金—

ドイツでは、道路整備は、租税及び重量貨物車（総重量 12 トン以上）のアウトバーン通行料金（Lkw-Maut）（以下「重量貨物車課金」）（注 1）により賄われている。2012 年における連邦長距離道路（注 2）の整備財源は、租税が約 4 割、重量貨物車課金が約 6 割であった（注 3）。

道路整備と関係の深い租税には、エネルギー税及び自動車税がある。ガソリンやディーゼル等に課されるエネルギー税は、その収入の一部を道路整備に使用しなければならないとされている（注 4）。自動車の保有に課される自動車税は、使途が特定されない税である。道路整備には、これらを含む一般財源から毎年の財政状況に応じた額が充てられる。

他方、重量貨物車課金による収入は、通行料金徴収のためのシステム及びその運営会社に係る経費を控除して、全額を道路整備のために使う（注 5）こととされている。

2 乗用車のアウトバーン通行料金の導入

租税から道路整備に充てられる額は毎年の予算の状況に左右されること、道路の維持管理に必要な財源が不足していること等を背景として、通行料金収入の拡大により道路整備財源の確保を図り、計画的な道路整備を行なう必要性が認識されていた。ドイツにおいては、特に、ドイツで登録された乗用車の保有者は自動車税を支払い、道路整備に間接的に貢献しているのに対して、外国で登録された乗用車の保有者がドイツの道路を利用する場合には、これに参加していないことが問題とされていた。

この問題を解決するために、連邦長距離道路の利用に係る期間定額のインフラ使用料（Infrastrukturabgabe）を徴収するための法律（注 6）が 2015 年 6 月に制定された。インフラ使用料の徴収は、2016 年から開始される。以下に、その概要を紹介する。

(1) インフラ使用料

インフラ使用料は、乗用車に課されるアウトバーン及び連邦道路の通行料金である（第 1 条）。インフラ使用料による収入は、料金徴収のための経費を控除して、全額が交通予算に組み込まれ、交通インフラ整備のために使われる（第 15 条）。

(2) ドイツで登録された乗用車のインフラ使用料

ドイツで登録された乗用車の保有者は、毎年電子ビニエット（証書）を購入しなければならない（第 5 条）。その額は、乗用車の排気量及び環境性能に応じて、最高 130 ユーロま

である（第8条）。インフラ使用料の徴収は、連邦自動車庁（Kraftfahrt-Bundesamt）が所管する（第4条）。インフラ使用料として支払った額は、自動車税から控除される（注7）。このため、ドイツで登録された乗用車の保有者の負担は、実質的に増えない。

(3) 外国で登録された乗用車のインフラ使用料

外国で登録された乗用車の保有者は、インターネット又はガソリンスタンド等で、10日、2か月又は1年のビニエットを購入しなければならない。10日のビニエットは5～15ユーロ、2か月のビニエットは16～30ユーロであり、乗用車の排気量及び環境性能に応じている。1年のビニエットは最高130ユーロまでである（第8条）。外国で登録された乗用車の保有者は、当面、アウトバーンの通行に対してのみ料金を支払う（第1条第2項）。

(4) EU法との整合性

インフラ使用料は外国人に対してのみ実質的な負担を課すことになるので、欧州委員会は、EU市民平等の原則に反するという見解である。欧州委員会は、ドイツに対して意見を述べる機会を与えた上で、欧州司法裁判所に条約違反訴訟を提起することを検討している（注8）。

注（インターネット情報は2015年6月19日現在である。）

(1) 重量貨物車課金はアウトバーン及び一部の連邦道路の走行距離に応じた通行料金であり、2005年に導入された。1995年から2003年8月までは、重量貨物車に対して一定期間の固定料金が課されていた。

中田勉「ドイツにおける将来の高速道路財源をめぐって」『高速道路と自動車』57(6), 2014.6, p.60.

(2) 連邦長距離道路とは、アウトバーンと連邦道路の総称である（連邦長距離道路課金法第1条）。

(3) Deutscher Bundestag, *Drucksache 18/580*, S.178.

(4) 道路整備財源法第1条によれば、エネルギー税による収入の50%を道路整備に使わなければならない。しかし、1973年から、毎年度の予算法により、当該額を他の交通政策にも使うことが可能となり、この規定が道路整備に対して有する意義は小さくなった。Thorsten Beckers et al, *Institutionelle Lösungen für die Finanzierung der Bundesfernstraßen (ADAC Studie zur Mobilität)*, Februar 2011, S.19f. <https://www.adac.de/_mmm/pdf/fi_institutionelle%20_loesungen_studie_0411_219892.pdf>

(5) 「全額を道路整備のため」は、2011年から実施されている。それまでは、全額を交通インフラ整備に、そのうち大部分の額を道路整備に使うこととされていた（アウトバーン通行料金法第11条）。

(6) Gesetz über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S.904). 2015年6月12日に施行された。

(7) このため、別途、自動車税法が改正された。Zweites Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S.901).

(8) „CSU: Juncker fehlt bei Pkw-Maut der Durchblick,“ *Süddeutsche Zeitung*, 2. Juni 2015, S.1.

参考文献

- ・塚田幸広「欧米の道路課金施策の現状と動向（その2）」『高速道路と自動車』57(6), 2014.6, pp.37-41.
- ・ Deutscher Bundestag, *Drucksache 18/3990*, 4455.