

【研究ノート】

EUにおける重量車課金に関する ユーロビニエツト指令の動向

昆 信明

1 はじめに

本稿は、欧州における重量貨物車両課金に関するEU指令(ユーロビニエツト指令)に関して、欧州各国の取り組み状況を概観するとともに、2008年7月に提案された改正案の概要を紹介するものである。

EUでは、1995年の交通緑書等で大気汚染、混雑等の外部費用も含めた課金の方向性が示されている。現行指令においても大気汚染、混雑等を考慮して料金レートを変化させることを認めているが、料金全体の水準(加重平均料金)は、あくまでもインフラ費用の回収原則の範囲内で行うものとされている。これに対して、2008年改正提案では、外部費用課金の定義や基準に関する規定が新たに設けられるなど、外部費用の内部化のための課金という考え方が、より前面に強く打ち出されている。

なお、この改正提案は、サブプライム問題以降の景気後退を反映して、2009年3月の閣僚理事会において採択が当面棚上げされることとなっている。

2 現行ユーロビニエツト指令の概要

ユーロビニエツト指令は、国境をまたがって長距離の移動をすることが多い大型貨物車両に関して、欧州域内における共通の課金の枠組みを定めているものである。現行の指令は、1999年に制定され(指令1999/62/EC)、2006年に改正されている(指令2006/38/EC)。

同指令の背景として、EUは、1995年の『公正で効率的な交通課金に向けて』と題する緑書、1998年の『インフラ利用に関する公正な支払』と題する白書を公表しており、インフラ利用に関する負担を道路貨物交通に伴う大気汚染、混雑などの費用(経済学でいう外部費用)を含めたものにすべきという方向性が示されている。

(1) 対象車両

1999年指令の対象車両は車両総重量¹が12t以上の貨

物運送を目的とした車両とされていたが、2006年改正指令で3.5t超の貨物車両にまで引き下げられた。ただし、2012年までは、12t以上の車両のみを対象とした課金を継続することも認められている。

同指令は対象車両への課金を義務付けるものではなく、対象車両に課金するか否かは加盟国の判断であるが、課金する場合には同指令が定める枠組みに従って行うことが必要となる。

(2) 対象道路

1999年指令では高速道路又はそれに類する道路が対象とされていたが、2006年改正指令では「欧州横断道路ネットワーク」全体に拡大された。「欧州横断道路ネットワーク」とは、EUのマーストリヒト条約に基づいて位置付けられている「欧州横断交通ネットワーク」(TEN-T)のうち、道路に関するネットワークをいう。

さらに、同指令は、加盟国が「欧州横断道路ネットワーク」に含まれない道路において課金を行う権利を損なうものではないと定めており、特に「欧州横断道路ネットワーク」における課金の結果として、交通転換が発生する可能性がある2次的ネットワークにおいて課金することも可能となっている。

(3) 課金の定義

同指令では、「通行料金(toll)」と「利用者課金(user charge)」の定義を定めている。

「通行料金」とは、インフラを走行する車両に関して、走行距離及び車両のタイプに基づいて課される金額の支払とされており、有料道路の通行料金のほか対距離課金方式がこの定義に含まれる。ただし、有料道路の通行料金に関しては、現行指令では、各国のコンセッション契約等における実態を事実上包含しうる幅広い規定となっ

大積載量の貨物を積載し、最大定員が乗車した状態での車両の総重量をいう。

¹ 車両総重量(GVW)とは車両の合法的な最大総重量のことで、最

ている。しかしながら、今後、例えば車両の排出ガスに関する基準(EURO等級)に応じた料金区分などを有料道路の通行料金にも求めるようになる場合には、同指令は有料道路の通行料金についても実質的な影響を及ぼすこととなる可能性がある。

「利用者課金」とは、インフラを一定の期間利用することに関して課される金額の支払とされており、いわゆるビニエツト方式²による課金がこの定義に含まれる。なお、ユーロビニエツト指令は、ビニエツト方式による課金だけでなく、上述のように、対距離課金方式や有料道路の通行料金も含めて、重量貨物車両に対する課金はすべて対象となることに留意する必要がある。

以上のように、同指令は、距離による課金方式(通行料金)と時間による課金方式(利用者課金)とを区別している。時間による課金方式(ビニエツト方式)は単純で運営コストが安いという利点があり、比較的早くから導入している加盟国が多いが、インフラの利用(走行距離)や外部費用(大気汚染、混雑等)の程度に応じたきめ細かな課金には向かないので、今後は距離による課金方式(対距離課金方式)に移行していくことが望ましいとされている。

(4) 課金の水準

同指令は、大気汚染防止や混雑緩和などの観点から通行料金を変化させることを認めている。すなわち、車両の排出ガスに関する基準(EURO等級)に応じて料金を変化させ、あるいは1日の時間帯等に応じて料金を変化させることを認めている。特に、車両の排出ガス等級に応じた料金区分に関しては、遅くとも2010年までにそのような区分を積極的に導入することを加盟国に原則として義務付けている。

しかしながら、同指令は、料金全体の水準(加重平均通行料金)は、インフラ費用の回収原則に基づくことを必要としており、上述のように料金を変化させた結果としてインフラ費用を超える収入が発生するような場合には、2財政年度以内には是正しなければならない旨の規定が設けられている。ここで、インフラ費用とは関係するインフラの建設及び運営・維持に要する経費をいうが、民間企業がコンセッションによって有料道路事業を行う場合も考慮して、通行料金には市場条件に基づいた利益を含めることができる旨も定められている。

なお、アルプス等の山岳地域に関しては、例外的にインフラ費用を超えた課金が認められる場合もある。

3 ユーロビニエツト指令に関する各国の状況

欧州議会事務局は、EU加盟27カ国及びスイスにおける重量貨物車両課金の状況に関する調査報告書を公表している。なお、スイスはEU非加盟国でありEU指令は適用されないが、EUとの交通協定により施策が調整されている。

同報告書によれば、対距離課金方式を導入している国が、スイス、オーストリア、チェコ及びドイツの4カ国、ビニエツト方式を導入している国がベルギー、オランダ、ルクセンブルグ、デンマーク、スウェーデン、ポーランド、ハンガリー、ルーマニア、ブルガリアなど11カ国である。また、フランス、スペイン、イタリア等の6カ国は有料高速道路の通行料金として課金を行っている。残りのイギリスをはじめ7カ国では、(一部の有料道路等を除いて)課金は行われていない。

以下、それぞれの方式について主な国に関する状況を個別に記す。

(1) 対距離課金方式の国

① スイス

スイスでは、2001年からHV Fと呼ばれる課金が導入されている。対象車両は3.5t超の重量貨物車両であるが、単に距離(km)当たりではなく、重量*距離(tkm)当たりでの課金がなされている。また、高速道路等だけでなく国内のすべての道路における走行について課金されることに特徴がある。さらに、車両の排出ガス等級に応じた料金区分もなされている。

スイスでこのような課金が導入された背景としては、アルプスという自然環境が豊かな地域であることに加え、欧州内の東西・南北方向への通過交通の割合が高いことが挙げられている。

また、スイスの重量車課金(HV F)は、国内の道路を走行可能な車両総重量の制限緩和と並行して導入されたことにも留意する必要がある。すなわち、EUとの協議により、スイス国内を走行可能な車両総重量の上限が2001年に28tから34tに、さらに2005年には40tまで緩和されている。このため、運送事業者にとっての課金によるコスト増は、より大型の車両を使用することによる輸送効率の向上によって吸収されているという指摘がある。

² ビニエツトとは、特定の道路を走行する場合に必要なステッカー状の証紙のことで、時間単位(日、週、月又は年)で購入し、車のフロントガラスの内側に貼り付けて表示する。

課金の技術的方式は、車両のタコグラフに接続された車載器が走行距離を自動的に記録する方式となっている。国外の車両で車載器を搭載していない場合は、入出国時に運転者がタコグラフに基づいて走行距離を申告する。

② オーストリア

オーストリアでは、2004年からLKW-Mautと呼ばれる課金が導入されている。対象道路は高速道路(アウトバーン)及びそれに準ずる道路(シュネルストラッセ)である。対象車両は3.5t超の重量車両であるが、貨物車両だけでなく旅客車両も課金の対象となっている。車両の排出ガス等級による課金区分はなされていないが、ユーロビニエツト指令に従って、2010年からの導入が検討されている。

課金の技術的方式は、車両内のタグと高速道路をまたぐガントリーとの間のマイクロ波通信(DSRC)によるもので、通常の走行速度のままで料金を支払うことができる。これは、有料道路の電子的料金収受で用いられている方式を導入したもので、料金所を設置しない、いわゆるオープンロード方式に相当するものである。

③ ドイツ

ドイツでは、2005年からLKW-Mautと呼ばれる課金が導入されている。対象道路は高速道路(アウトバーン)であり、対象車両は12t以上の重量貨物車両である。車両の排出ガス等級による課金区分も設けられている。

従前、ドイツの高速道路(アウトバーン)は無料であったが、特に東欧諸国へEUが拡大して以降、通過交通が増大し、これがドイツで重量貨物車両課金の導入が政治的に受け容れられる大きな要因となったとされている。

ドイツの課金の大きな特徴のひとつは、その技術的方式にある。すなわち、全地球測位システム(GPS)装置と連動した車載器によって走行距離を算定し、携帯電話ネットワーク(GSM)を通じてデータを送信するシステムとなっている。これにより従来無料であった高速道路に料金収受のための施設を新たに設ける必要がないという利点があるが、全く新たなシステムであり、深刻な技術的問題によって、当初、2003年に導入予定としていたものが、2005年まで遅れる結果となった。

課金の導入以降、課金回避のための交通転換が問題となったことから、2007年に高速道路以外の幹線道路の一部(3路線)にも課金が拡大されている。また、独仏国境沿いでの交通転換も問題となり、フランス側のアルザス地域で課金の導入が検討されている。

(2) ビニエツト方式の国

① ベネルクス3国等

ベルギー、オランダ、ルクセンブルグ、デンマーク及びスウェーデンは、1995年から各国共通のビニエツト方式による課金を実施しており、ユーロビニエツトと呼ばれている。なお、ドイツも、対距離課金方式に移行する以前はこれに参加していた。

対象車両は12t以上の重量貨物車両で、対象道路は高速道路及びそれに準ずる幹線道路である。ビニエツトは時間単位(日、週、月又は年)で購入し、車両の排出ガス等級による課金区分もなされている。

オランダでは、ビニエツト方式から対距離課金方式に移行することについての議論がなされており、早ければ2012年にも新たなシステムが導入される可能性がある。最も広範な選択肢は、全ての道路における全ての車両の走行について課金するもので、車両の環境特性に応じた課金区分や混雑を考慮した場所・時間帯による課金区分が検討されている。また、ベルギーもオランダのシステムに参加する可能性がある。

スウェーデンにおいても、ビニエツト方式から対距離課金方式への移行に関する検討がなされている。なお、スウェーデンは70年代からディーゼル・トラックへの対距離課金を行っていたが、EUへの加盟に際して独自方式による課金は廃止され、ユーロビニエツトに参加したという経緯がある。

(3) 課金を行っていない国

① イギリス

イギリスは、橋梁・トンネルを除いて、道路は無料となっており³、重量貨物車両課金も行われていない。政府は、全国的な対距離課金方式を導入する可能性について検討している。

なお、これとは別に、ロンドンでは2003年から都心部を対象として混雑課金が導入されている。さらに、2008年から、概ねグレーターロンドンの地域を対象とした低排出ガス区域(LEZ)課金が導入されている。これは大気汚染の緩和を目的とするもので、重量貨物車両のうち排出ガスに関するEUROⅢ等級の基準を満たしていないものに課金される。

³ 2003年に、(橋梁・トンネルを除いた)初の有料道路であるM6 Toll(延長42km)が開通している。

4 ユーロピニエツト指令に関する改正提案

2008年7月に、欧州委員会は、ユーロピニエツト指令に関する改正提案(ユーロピニエツトⅢと呼ばれる場合もある)を公表した。同改正案の大きな特徴は、外部費用の内部化のための課金という考え方を、より前面に強く打ち出していることである。以下に主なポイントを記す。

(1) 「インフラ課金」と「外部費用課金」

改正提案は、「通行料金(toll)」に関する定義の規定を改正し、「通行料金」には「インフラ課金(infrastructure charge)」と「外部費用課金(external cost charge)」の2つの要素を含むものとしている。

「インフラ課金」とは、インフラに関して加盟国が負担した費用を回収することを目的とするものである。また、「外部費用課金」とは、交通による大気汚染、騒音及び混雑に関して加盟国が負担した費用を回収することを目的とするものである。前述のように現行指令では通行料金の水準(加重平均通行料金)はインフラ費用の回収原則に基づくことを必要としていたが、改正提案ではインフラ費用の回収原則は「インフラ課金」に関してのみ適用され、「外部費用課金」には適用されない。すなわち、インフラの建設及び運営・維持に要する経費(インフラ費用)とは別に、大気汚染、騒音及び混雑による費用(外部費用)を「通行料金」によって回収することを認めている。

加盟国は、「インフラ課金」又は「外部費用課金」の一方のみ又は双方ともを含めて「通行料金」を設定することができる。

(2) 「外部費用課金」の項目

上述のように、改正提案では「外部費用課金」に含まれる項目として、交通による大気汚染、騒音及び混雑を限定列挙している。

交通に伴う外部費用としては、このほかに交通事故や気候変動(CO₂)などが挙げられるが、改正提案には含まれていない。交通事故に関しては、自動車の走行距離だけではなく様々な要因の複合によって影響されるので、道路課金ではなく、例えば自動車保険のような他の手段によるべきとされている。気候変動についても、自動車が走行する場所や時間帯などとの関連性が乏しく、燃料税などの他の手段によるべきとされている。

(3) 「外部費用課金」の基準

改正案は、指令の別添を改正して、加盟国が「外部費用課金」を行う場合の基準を、外部費用の項目ごとに定めている。基準においては、各費用項目に関する算定式とパ

ラメーターが定められており、また、それぞれの項目に関する課金の上限値も定められている。課金の上限値は、対象道路や車両のタイプなどに応じて定められているが、それぞれの項目について上限値が最も高いケースを挙げると次のとおりである。

大気汚染

都市郊外の道路で EURO 0 等級車両の場合

16 ユーロセント/台キロ

騒音

都市郊外の道路で夜間の場合

2 ユーロセント/台キロ

混雑

都市郊外の道路で最ピークの時間帯の場合

65 ユーロセント/台キロ

(4) 改正案の状況

2009年3月の閣僚理事会では、イギリス、ドイツ、イタリア、ギリシアなどの国から、現在の経済・金融危機を考慮して、追加のコストを付加するような改正は延期すべきであるとの意見が多数出された。他方、フランス、スウェーデンなどは、経済危機をもって改正を遅らせる理由にすべきではないとの意見であった。

改正案の内容に関して、特に、混雑問題は、都市部という地域内の問題であり、また、乗用車による影響も大きいので、同指令に混雑問題を含めることに関しては異論が強いようである。

このような状況のもとで、改正案については、引き続き検討を進めることとし、採択は当面見合わされることとなった。

【参考文献】

根本敏則・味水佑毅(2008)『対距離課金による道路整備』、勁草書房(日本交通政策研究会研究双書24)。

TRT(2008), *Pricing System for Road Freight Transport in EU Member States and Switzerland*, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, European Parliament, July 2008.

Commission of the European Communities(2008), *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures*, COM(2008) 436 final /2, Brussels, 8.8.2008.

Markus Mailbach(2008), *Eurovignette III Recent Developments and Medium-Term Policy Options*, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, European Parliament, December 2008.

【このぶあき】

【(財)土地総合研究所 研究部長(兼)主任研究員】