

平成 23 年 11 月 15 日

車体課税について

財 務 省

◆ 車体課税については、平成23年度税制改正大綱において

「**地球温暖化対策の観点**や**国及び地方の財政の状況**も踏まえつつ、

簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討」

とされており、CO₂排出量抑制等に向けた**地球温暖化対策の観点**や、**国及び地方の現下の厳しい財政状況**、それを受けて策定された**財政運営戦略との整合性**を十分に踏まえて、検討していく必要。

(参考) 所得税法等の一部を改正する法律 (平成21年法律第13号) 附則第104条第3項

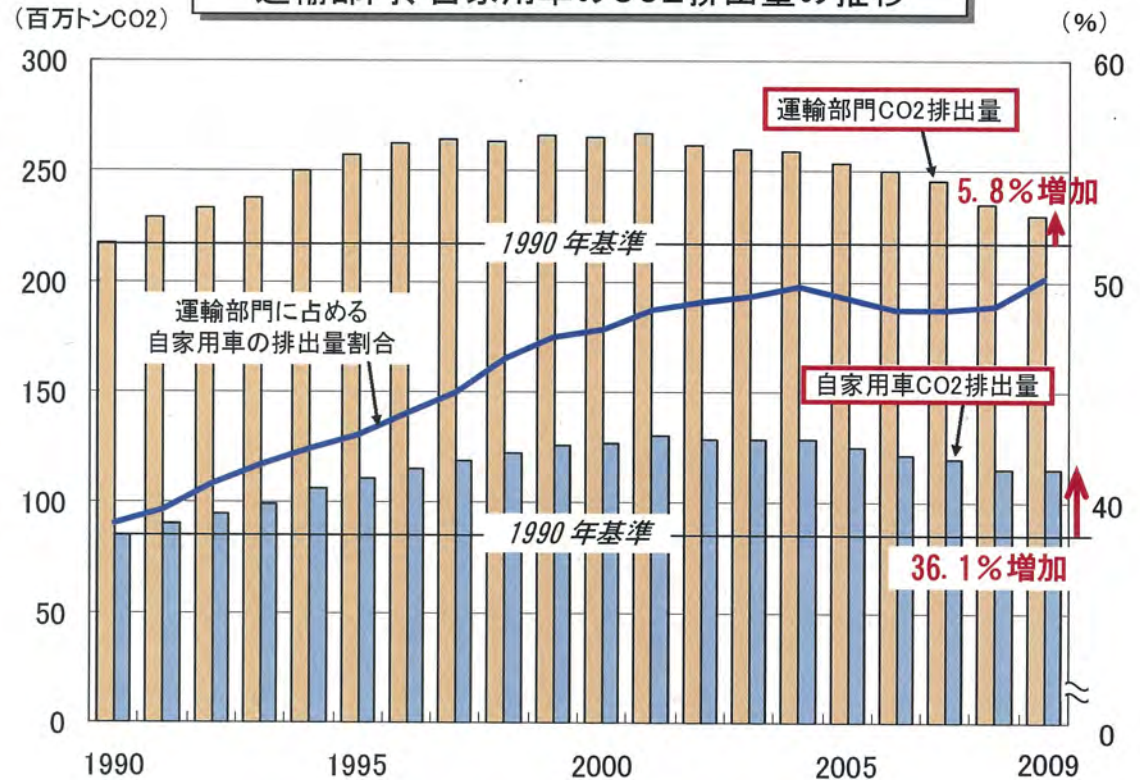
四 自動車関係諸税については、**簡素化を図る**とともに、**厳しい財政事情、環境に与える影響等を踏まえつつ**、税制の在り方及び暫定税率 (租税特別措置法及び地方税法 (昭和二十五年法律第二百二十六号) 附則に基づく特例による税率をいう。) を含む税率の在り方を総合的に見直し、**負担の軽減**を検討すること。

八 低炭素化を促進する観点から、**税制全体のグリーン化** (環境への負荷の低減に資するための見直しをいう。) を推進すること。

① 地球温暖化対策の観点

- 運輸部門においては、地球温暖化対策の観点からも、税制を通じたCO₂排出量の抑制が重要。また、大気汚染との関係では、自動車由来のNO_x・PM排出量への対応も環境政策上の重要な課題。
- 環境関連税制である車体課税を大幅に軽減することは、こうしたCO₂やNO_x・PM排出量の抑制など環境面での配慮に逆行することになるのではないか。

運輸部門、自家用車のCO₂排出量の推移



- 1990年（温暖化対策の基準年）比で、CO₂排出量が運輸部門全体で+5.8%の増加。
- 運輸部門の約9割は自動車交通であり、特に、5割を占める自家用車（ガソリンを主に使用）が、36.1%増加。

※ 自動車重量税は、自動車の走行が道路損壊、大気汚染、騒音などの多くの社会的費用をもたらしていること、道路その他の社会資本の充実の要請が強いことを考慮して、広く自動車の使用者に負担を求めため、昭和46年に一般財源として創設されたもの。

法律上、用途の特定はなく、創設時の国会答弁を踏まえ、地方譲与分を除く国分の約8割を平成21年度まで道路財源として活用していた。

（注）自動車重量税収の一部は、公害補償対策に充当（公害健康被害の補償等に関する法律附則第9条）

② 国及び地方の財政状況

- 我が国の財政は、極めて厳しい状況。その健全化のため、財政運営戦略（閣議決定）において、プライマリー・バランスの2015年赤字半減、2020年黒字化を目標としている。

参考

- ・ 公債 44.3兆円 > 税収40.9兆円（平成23年度予算）
- ・ 公債 44.3兆円 / 一般会計歳入総額92.4兆円…公債依存度48%
- ・ 国と地方の長期債務残高…894兆円（対GDP比 189%）

- そのため、財政運営戦略において財源確保ルール（ペイアズユーゴー原則）が示され、仮に歳入減を伴う施策を導入するのであれば、それに見合う安定的な財源を確保することとされている。

参考 財政運営戦略（平成22年6月22日閣議決定）（抄）

2. 財政運営の基本ルール

(1) 財源確保ルール（「ペイアズユーゴー原則」）

歳出増又は歳入減を伴う施策の新たな導入・拡充を行う際は、原則として、恒久的な歳出削減又は恒久的な歳入確保措置により、それに見合う安定的な財源を確保するものとする。

- また、こうした厳しい財政状況の中であって、震災復興のため、税外収入の捻出や所得税等の増税措置をお願いするなど、財源確保に政府・与党が一丸となって取り組んでいるところ。
- さらに、24年度予算においては、歳出面で、復興経費を除き、社会保障費の自然増や地方交付税の増加要求などの歳出増加圧力がある中で、中期財政フレームにおける公債発行44兆円以下の履行はギリギリの状況。
- 自動車重量税・自動車取得税は、国及び地方双方にとって重要な役割を果たしている税であり、見合い財源なしに減税を行うことは適当ではない。

<参考>

こうした厳しい財政状況の中にあって、自動車重量税については、これまでも、

- ・平成21年度改正：エコカー減税を創設
- ・平成22年度改正：暫定税率のおおむね1 / 2相当額の軽減
など、既に大幅な負担軽減措置（約0.3兆円）を講じている。

自動車重量税の税収の推移

(単位:億円)

年 度	一般会計分	特別会計分 (交付税及び譲与税 配付金 特会)	国 税 計
14	8,480	2,827	11,306
15	7,671	3,835	11,506
16	7,488	3,744	11,233
17	7,574	3,787	11,361
18	7,350	3,675	11,024
19	7,399	3,699	11,098
20	7,170	3,585	10,756
21	6,351	3,176	9,527
22	4,465	3,065	7,530
23	4,280	2,938	7,218

地方譲与割合の引上げ
(1/4 ⇒ 1/3)

エコカー減税創設

- ・暫定税率の概ね 1/2 相当額の軽減
- ・地方譲与割合の引上げ
(1/3 ⇒ 407/1000)

公害認定患者の
補償にも活用(注)

自動車重量税収の地方
譲与分は市町村の財源

(備考)平成22年度までは決算額、平成23年度は当初予算額である。

四捨五入の関係で、計が一致しない場合がある。

(注)公害健康被害の補償等に関する法律の規定に基づく措置。

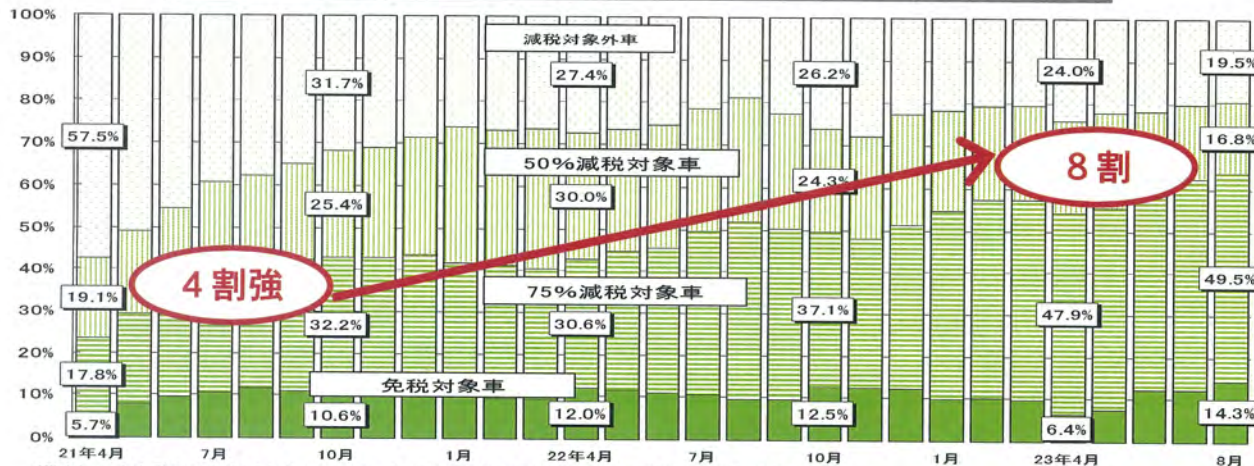
「グリーン化」にも配慮した当面の対応

- ◆ 当面の自動車産業を巡る厳しい状況への対応としては、国内自動車市場の活性化といった観点に加え、技術的優位性の維持・確保といった観点からも、単なる一律の負担の軽減よりも、エコカー減税等の政策減税により、環境性能に優れた自動車の販売促進を進めていくといった視点が重要ではないか。
- ◆ 新車販売の約8割がエコカー減税対象となり、当初想定した減収見込額を大幅に上回っているのが現状。仮に期限切れ後の負担軽減措置を検討する場合には、公平性の観点も含め、エコカーの普及に向け、真に必要な対象に重点化する必要。

○ 現行のエコカー減税は、一定の排ガス性能・燃費性能等を備えた自動車について、自動車取得税・自動車重量税の減免措置を講ずるもの。

- ・ 次世代自動車 免 税
- ・ ガソリン車（2010年度基準+25%） 75%軽減
- ・ ガソリン車（2010年度基準+15%） 50%軽減

乗用車の販売台数に占めるエコカー減税等対象車の割合



➢ エコカー減税の対象車は、エコカー減税導入時（平成21年4月）には、新車販売に占める割合が4割強であったが、現在は約8割となっている。

（備考）日本自動車工業会「自動車重量税・自動車取得税の減免措置」対象台数（販売）を基に作成。

- 省エネ法に基づき自動車燃費基準が設定されており、随時の見直しが実施されている。

2010年基準の平均燃費・・・13.6km/ℓ ⇒ 2015年基準の平均燃費・・・17.0km/ℓ
(参考) 2009年の平均燃費：16.3km/ℓ

現行のエコカー減税は、2010年基準に基づいて設定されているが、仮に期限切れ後の負担軽減措置を検討する場合には、2015年基準への切り替えに加え、真に必要な対象に重点化を行うべき。

※ 政策税制措置の見直しの指針に関する基本方針（平成22年度税制改正大綱）によれば、政策税制措置が存続するためには、合理性、有効性、相当性のすべてが明確に認められることが必要となる。

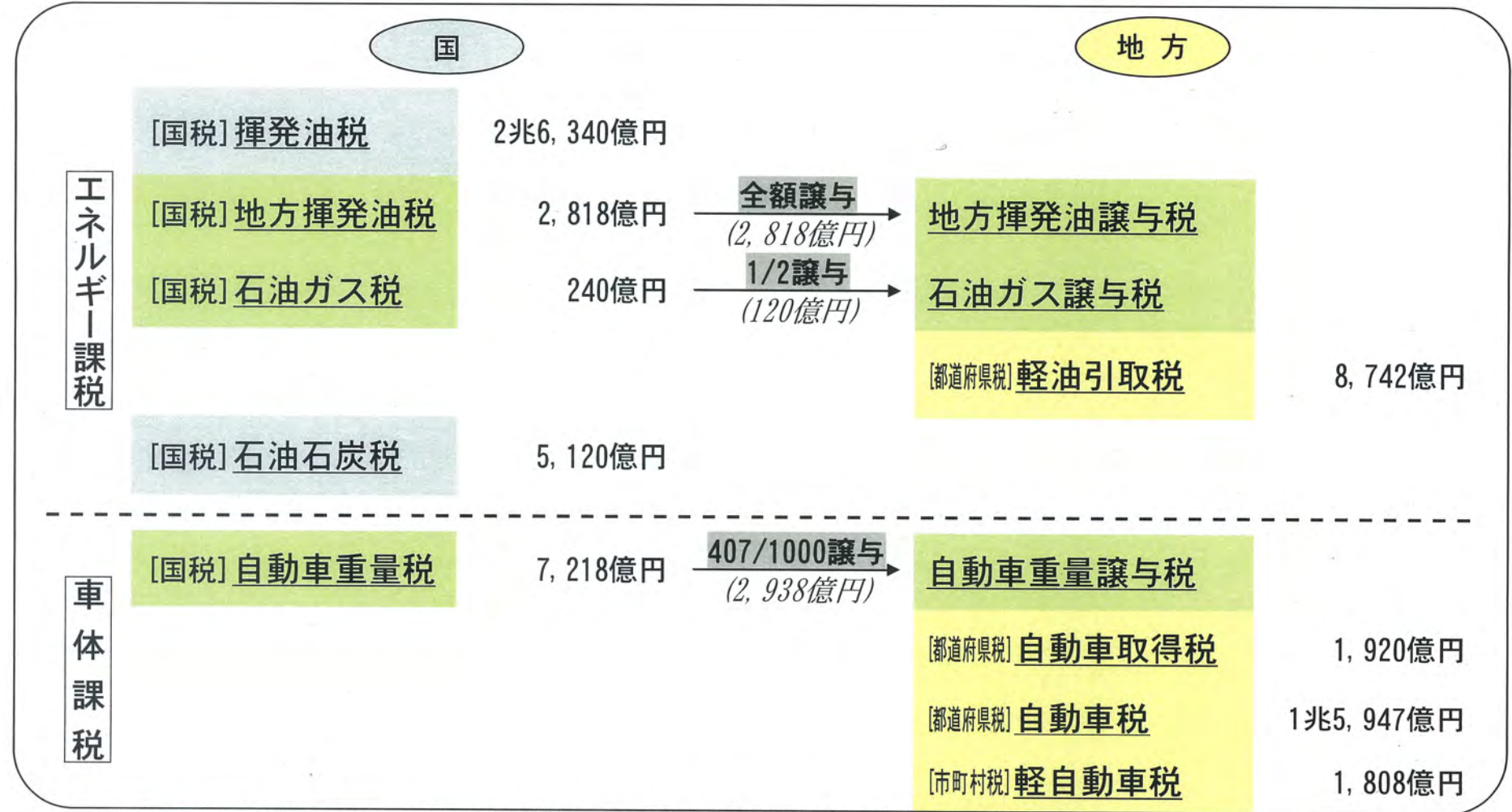
- 地球温暖化対策として、運輸部門におけるCO₂排出量削減に向けて、燃費の良い環境性能に優れた自動車への代替を促進するため、経年車への税負担のあり方についても、検討を行っていくべきではないか。

次世代自動車戦略2010（抄）〔経産省：次世代自動車戦略研究会〕

- 次世代自動車を開発していくことは、エネルギーセキュリティの確保及び地球温暖化問題の解決に資するのみならず、世界の自動車産業をリードしていく鍵となっている。このため、我が国の自動車市場において、2020年には、一定程度次世代自動車が普及している環境を構築していくことが必要である。このことが、我が国がエネルギーセキュリティの確保及びCO₂削減目標を達成し、環境問題に取り組む最先進国であることを示し、我が国自動車関連産業が世界の次世代自動車の潜在市場を掘り起こし、世界の市場を確保していくことにつながる。
- 先進環境対応車を普及させるためには、次世代自動車及び、技術的議論に立脚した世界トップレベルの燃費規制を前提とする環境性能に特に優れた従来車が供給されたとしても、先端技術の利用による高コスト化の中でおユーザーがこうした自動車を選択するののかという点が、大きなボトルネックとなる。ユーザーにとっては環境志向と車両コストはともに重要なチェックポイントであり、政府による積極的な購入インセンティブ施策を講じることが求められる。
- 運輸部門全体のCO₂削減の観点からは、フロー（新車）のみならずストック（経年車）の対策が不可欠である。また、近年、自動車の平均保有年数が長くなっており、代替が進みにくくなっている。このため、経年車（保有車）から燃費の良い自動車への代替を促進する。

車体課税及びエネルギー課税の「簡素化」

◆ 環境関連税制である車体課税及びエネルギー課税については、課税主体や税収配分の面で、入り組んだ構造。



※ 税収は、国税は平成 23 年度当初予算額、地方税は平成 23 年度地方財政計画額である。

- ◆ 車体課税の抜本的な見直しにあたっては、国・地方の役割分担を踏まえた税源配分のあり方を含め、エネルギー課税と車体課税を通じた環境関連税制全体の再編を図ることが検討課題ではないか。
- ◆ エネルギー課税と車体課税の性格や実態を踏まえれば、「燃料などのエネルギー課税は国、車体課税は地方」という整理を行い、課税主体の一元化を図りつつ、環境関連税制の思い切った簡素化を行うべきではないか。
- ◆ 自動車取得税や自動車重量税のあり方については、こうした抜本的な簡素化の検討の中で、議論していくべき課題ではないか。

エネルギー課税

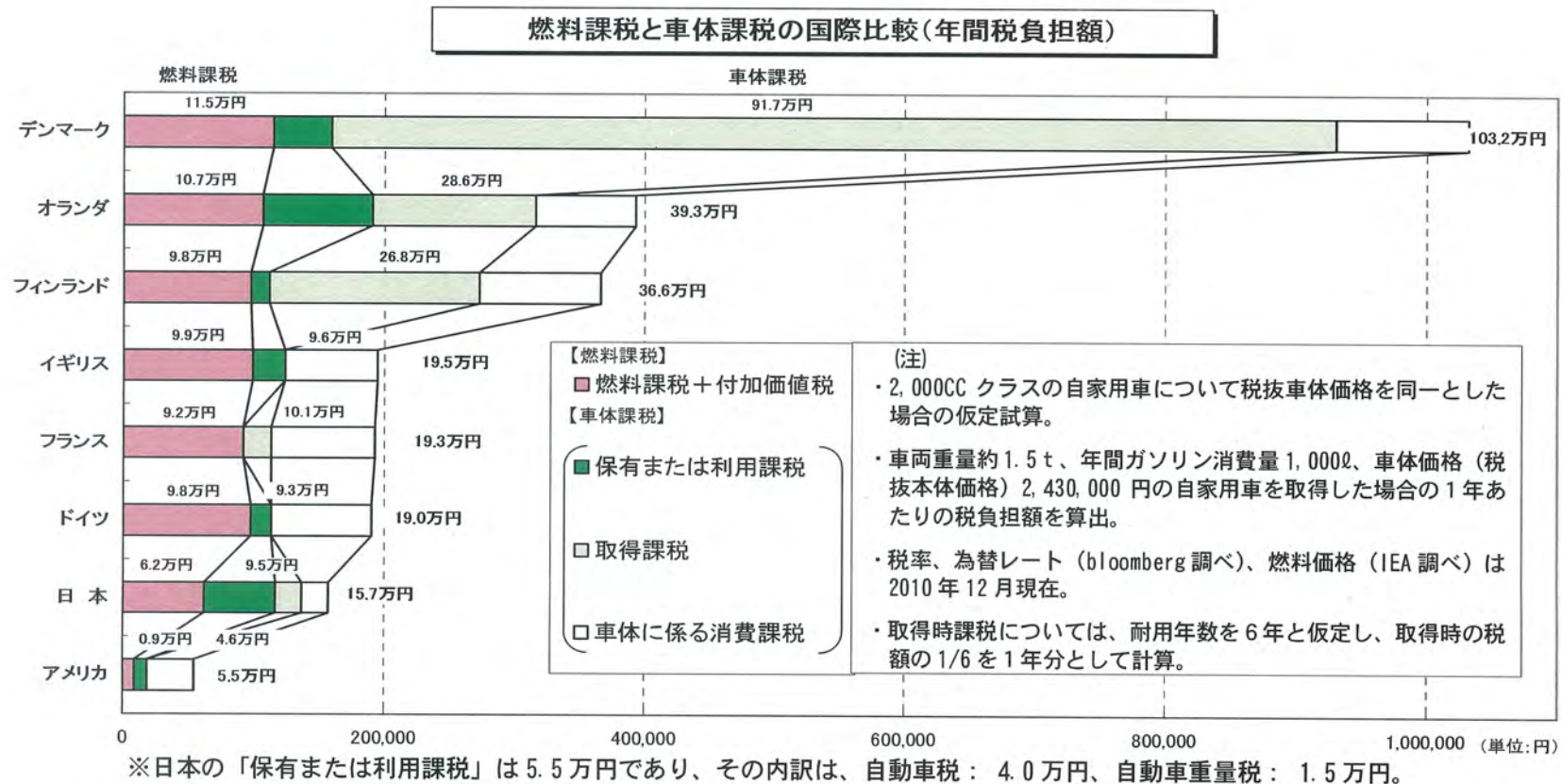
- 揮発油税等は、転々と流通する物品に対する課税であり、他の個別間接税と同様、事業者・執行当局に生ずるコストを最小に抑えながら、公平かつ適正な課税を実施するために、製造者等が一括して納税する制度（蔵出し課税）を原則としている。
（参考）軽油引取税は、地方税であるため、ガソリン税のように蔵出し段階にだけ課税すると、製造場のない県に全く税収が入らず、税収が著しく偏ることになるため、流通段階で課税。
- エネルギー政策や地球温暖化対策は、地球規模の課題であり、国が責任を持って対応していく必要がある。
- エネルギー課税の税収は、現在、国と地方で3：1の割合となっている。

車体課税

- 車体課税（地方税）の8割を占める自動車税等は、自動車の所有の事実に担税力を見出して所有者に課税するものであり、財産税的な性格から、所在地で課税されるものである。
- 車体課税は、税源の偏在性も小さく、地方の安定的な財源である。
- 車体課税の税収は、現在、国と地方で1：5の割合となっている。

車体課税の「負担の軽減」と税制の「グリーン化」

- ◆ 我が国の車体課税は、欧州諸国と比較して、自動車取得時の消費税も含めれば、必ずしも高い水準にあるとはいえず、環境関連税制であるエネルギー課税と併せると、むしろ低い水準にある。
- ◆ 仮に車体課税の負担の軽減を行う場合には、地球温暖化対策や国と地方の厳しい財政事情といった観点からも、国際的に低い水準となっているエネルギー課税の強化などにより安定的な財源を確保する必要があるのではないか。



車体課税の抜本的な見直しにあたっての検討課題

- ◆ 地球温暖化対策の観点を踏まえ、環境負荷との関係で、環境関連税制全体での今後の負担のあり方をどう考えるか。
- ◆ 国及び地方の財政状況を踏まえ、プライマリー・バランスの2015年度赤字半減、2020年度黒字化目標に向けた財政運営戦略(閣議決定)に示される財源確保ルール(ペイアズユーゴ-原則)に沿った見直しとしていくために、どのように見合い財源を確保していくのか。
- ◆ 仮に車体課税の負担の軽減を行う場合には、国際的に低い水準となっているエネルギー課税についてどのように見直していくのか。
- ◆ 車体課税及びエネルギー課税について、国・地方の役割分担を踏まえた税源配分のあり方を含め、環境関連税制全体をどのように再編し、簡素化していくのか。
- ◆ 自動車重量税は、車検時課税がなされているが、こうした執行体制等をどうしていくのか。
- ◆ 自動車重量税を財源としている公害健康被害の補償財源(公害健康被害の補償等に関する法律)をどのように確保していくのか。
- ◆ エネルギー課税は転々と流通する物品に対する課税であり、軽油引取税以外は基本的に蔵出し課税となっているが、仮に軽油引取税を蔵出し課税とする場合、軽油引取税の課税免除等の扱いをどうするか。