

平成 24 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・拡充・延長）

（ 経済産業省 ）

制度名	車体課税の抜本的見直し											
税目	自動車重量税 （自動車重量税法全文、自動車重量税法施行令全文、自動車重量税法施行規則全文、租税特別措置法第 90 条の 10～第 90 条の 13、租税特別措置法施行令第 51 条～第 51 条の 13、租税特別措置法施行規則第 40 条・第 40 条の 2、自動車重量譲与税法全文、自動車重量譲与税法施行規則全文）											
要望の内容	<p>平成 24 年度から以下の措置を講じる。</p> <p>(1) 自動車取得税（地方税）の廃止</p> <p>(2) 自動車重量税（国税）の廃止</p> <p>(3) 環境対応車への優遇措置（(1)及び(2)の実現を前提に自動車税（地方税）において措置。措置期間は平成 26 年度末まで。）</p> <ul style="list-style-type: none"> 次世代自動車、排ガス基準及び 2015 年度燃費基準に照らして、段階的に減免措置を講じる。 <table border="1" data-bbox="395 891 1406 1059"> <thead> <tr> <th>対象車</th> <th>軽減率等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>・次世代自動車※</td> <td>免税</td> </tr> <tr> <td>・2015 年度燃費基準を 20%超過達成したもの</td> <td>75%軽減</td> </tr> <tr> <td>・2015 年度燃費基準を 10%超過達成したもの</td> <td>50%軽減</td> </tr> <tr> <td>・2015 年度燃費基準を達成したもの</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※次世代自動車：ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車、天然ガス自動車</p> <ul style="list-style-type: none"> 減免措置は、新規登録から 3 年間適用する。 現在、自動車税のグリーン化において措置している重課は、これを維持する。（平成 23 年度増収見込額 +241 億円、国土交通省試算） 中量車、重量車についても、上記措置を踏まえた減免措置を講じる。 		対象車	軽減率等	・次世代自動車※	免税	・2015 年度燃費基準を 20%超過達成したもの	75%軽減	・2015 年度燃費基準を 10%超過達成したもの	50%軽減	・2015 年度燃費基準を達成したもの	
対象車	軽減率等											
・次世代自動車※	免税											
・2015 年度燃費基準を 20%超過達成したもの	75%軽減											
・2015 年度燃費基準を 10%超過達成したもの	50%軽減											
・2015 年度燃費基準を達成したもの												
	<p>平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）</p>	<p>自動車重量税 ▲721,800 百万円 ※財務省試算に基づく 経済産業省推計値 （ 百万円）</p>										

新設・拡充又は延長を必要とする理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>① 平成 23 年度税制改正大綱等に基づき、車体課税を簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的に見直す。</p> <p>② 活力ある国内自動車市場の存在は、自動車メーカーが国内に立地し続ける基盤。急激な円高等を背景に空洞化の危機が一層高まる中、国内市場を活性化させ、自動車産業の国内立地を維持することにより、産業空洞化を回避し、地方を含む日本経済全体の活性化を図る。</p> <p>③ 環境・エネルギー制約に対応するため、次世代自動車をはじめとする環境性能に優れた自動車の普及促進を図る。特に次世代自動車は、我が国自動車産業が先行して開発、市場投入しており、有望な成長分野。普及拡大により更なる競争力強化を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>① 道路特定税源の廃止により、自動車取得税及び自動車重量税は課税根拠を喪失したにも関わらず、取得段階では消費税と自動車取得税の二重課税となっており、保有段階でも自動車重量税のほかに自動車税（又は軽自動車税）の 2 つの税が課されており、複雑かつ過大な負担を強いている。国際的に見ても、我が国の車体課税の負担は突出して高い。</p> <p>② 特に移動手段を車に依存せざるをえず、複数台を保有する場合は多い地方ほど負担が重い。</p> <p>③ 平成 23 年度税制改正大綱をはじめ、累次の閣議決定等において車体課税は簡素化、グリーン化、負担の軽減を図る方向で見直しを検討するという方針が示されており、この方針の確実な実現が必要。</p> <p>④ 国内自動車市場はバブル期をピークに縮小傾向が続いており、近年は年率 4～5%の減少（1990 年度：780 万台→2010 年度：460 万台）。活力ある国内市場は自動車産業が国内に立地し続ける基盤であり、国内市場が縮小し続けられれば国内生産体制の維持は困難となり、産業空洞化は避けられない。</p> <p>さらに急激な円高により、空洞化の危機は一層高まっている。</p> <p>⑤ 自動車産業は裾野が広く、他産業への波及効果も極めて大きい。また、関連産業を含めて 500 万人超（全就業人口の約 1 割）の雇用を生み出している基幹産業。自動車産業の活性化は、関連産業全体の活性化、ひいては地方を含む日本経済全体の活性化につながる。</p> <p>⑥ 環境・エネルギー制約に対応するため、次世代自動車をはじめとする環境性能に優れた自動車の普及促進が重要。特に環境性能に優れた次世代自動車は、我が国自動車産業が先行して開発、市場投入しており、有望な成長分野。更なる競争力強化を図るため、こうした環境性能に優れた自動車の一層の普及拡大が必要。</p> <p>このため、優遇措置は、2015 年度燃費基準に照らして段階的に税負担を軽減することにより、自動車メーカー及び自動車ユーザーの開発・購入のインセンティブとする。また、この軽減期間を 3 年間（新車購入時の初回の車検期間が 3 年）とすることにより、初回車検期間が終了した時点で自動車の買換えを促す制度とする。</p>	
	今回 の 要 望	合理性

乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を、2020年までに最大で50%、2030年までに最大で70%とすることを旨とする。同様に、先進環境対応車（ポスト・エコカー）について、2020年において乗用車の新車販売に占める割合を80%とすることを旨とする。

（関連する閣議決定等）

○京都議定書目標達成計画（平成20年3月）

燃費性能の優れた自動車やクリーンエネルギー自動車の普及等の対策・施策を推進する。

○低炭素社会づくり行動計画（平成20年7月）

次世代自動車（ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等）について、2020年までに新車販売のうち2台に1台の割合で導入するという野心的な目標の実現を旨とする。

○エネルギー基本計画（平成22年6月）

必要な政策支援を積極的に講じた場合における、乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を、2020年までに最大で50%、2030年までに最大で70%とすることを旨とする。同様に、先進環境対応車（ポスト・エコカー）について、2020年において乗用車の新車販売に占める割合を80%とすることを旨とする。

○新成長戦略（平成22年6月）

- ・次世代自動車（エコカー等）の普及促進
- ・購入補助や環境負荷に応じた税制上のインセンティブの付与
- ・新車販売に占める次世代自動車の割合を最大で50%に

○平成23年度税制改正大綱（平成22年12月）

車体課税については、エコカー減税の期限到来時まで、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、当分の間として適用されている税率の取扱いを含め、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します。

○所得税法等の一部を改正する法律（平成21年法律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。

○政府税制調査会「社会保障改革案に対する意見」

（平成23年6月16日）

別添1「税制調査会において各委員から出された主な意見」

- ・個別間接税である自動車取得税、印紙税、その他不動産流通課税については、廃止を含め抜本的な見直しを行うべき。
- ・自動車取得税やガソリン関係諸税について、消費税との二重課税の問題が指摘されている。消費税率引き上げの際には、消費者への過度な負担とならないよう、二重課税の問題についても検討していくことが必要。
- ・車体課税の抜本的見直しは、エコカー減税が平成23年度末で切れるので、法律の文章からいっても欠くべからざるもの。
- ・車体課税については、平成23年度税制改正大綱を踏まえ、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で、抜本的に見直ししていくべき。

			<ul style="list-style-type: none"> ・国内の自動車生産を維持し、雇用を守るため、自動車市場活性化が喫緊の課題。車体課税については、産業の空洞化を回避する観点から、当分の間として措置された税率を含め、思い切った簡素化・負担の軽減が図られなければならない。 <p>○政府・与党社会保障改革検討本部決定 「社会保障・税一体改革成案」（平成23年6月30日）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・併せて、消費税制度の信頼性を確保するための一層の課税の適正化を行うほか、消費税と個別間接税の関係等の論点について検討する。 ・車体課税については、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見直しを検討する。
	租税特別措置の適用又は延長期間	—	
	同上の期間中の達成目標	—	
	政策目標の達成状況		<p>○エコカー減税等により、環境性能に優れた自動車の普及は進みつつあるものの、「新車販売に占める次世代自動車の割合を、2020年までに最大で50%、2030年までに最大で70%とすることを目指す。同様に、先進環境対応車（ポスト・エコカー）について、2020年において乗用車の新車販売に占める割合を80%とする。」という政府目標の達成に向け、更なる普及促進を図る必要がある。</p> <p>○国内自動車市場はバブル期をピークに縮小傾向が続いており、近年は年率4～5%の減少。産業・雇用の空洞化を回避するためには、国内市場の活性化が必要。</p> <p><新車販売台数に占める次世代自動車の割合> 平成20年度 2.6% 平成21年度 9.8% 平成22年度 10.5%</p> <p><保有台数に占める次世代自動車の割合> 平成20年度 1.2% 平成21年度 1.6% 平成22年度 2.8%</p> <p><国内自動車販売台数の推移> 平成18年度 562万台 平成19年度 532万台 平成20年度 470万台 平成21年度 488万台 平成22年度 460万台</p>
有効性	要望の措置の適用見込み		<p>○国内の自動車販売台数は近年400万台で推移しており、これら自動車ユーザーの負担軽減となる。</p> <p>○また、自動車重量税は車検時に課されており、約2,200万台の継続検査を受ける自動車ユーザーの負担軽減となる。</p> <p><国内自動車販売台数の推移> 平成18年度 562万台 平成19年度 532万台 平成20年度 470万台 平成21年度 488万台</p>

		<p>平成 22 年度 460 万台</p> <p><車検台数（継続検査）> 平成 18 年度 2,197 万台 平成 19 年度 2,246 万台 平成 20 年度 2,218 万台 平成 21 年度 2,171 万台</p>
	<p>要望の措置の 効果見込み (手段としての 有効性)</p>	<p>○平成 23 年度税制改正大綱等において、「車体課税については、エコカー減税の期限到来時まで、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、当分の間として適用されている税率の取扱いを含め、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します。」と明記されており、この実現を図る。</p> <p>○エコカー減税（平成 21 年度から措置）等により、環境性能に優れた自動車の普及が進んでおり、税負担の軽減による効果は大きい。</p> <p><新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合> 平成 21 年度 64.7% 平成 22 年度 76.0%</p>
	<p>当該要望項目 以外の税制上の 支援措置</p>	<p>○自動車重量税、自動車取得税の減免措置（エコカー減税） ※平成 24 年 4 月末（自動車取得税については同 3 月末）までの措置</p> <p>○自動車税のグリーン化</p> <p>○自動車取得税の廃止 ※平成 24 年度税制改正要望事項</p>
相 当 性	<p>予算上の 措置等の 要求内容 及び金額</p>	<p>○クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金 －平成 23 年度予算額：282.1 億円 －電気自動車等の購入者に対し、ベース車両との価格差の 1/2 以内を補助</p> <p>環境・エネルギー制約への対応の観点から、優れた環境性能を有する電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車の普及促進を図る。</p>
	<p>上記の予算 上の措置等 と要望項目 との関係</p>	<p>次世代自動車は環境対策と経済成長を実現していく上で重要な分野。特に、補助対象の電気自動車等は、既に量産を開始するなど我が国が世界を先行。補助事業を通じて初期需要を創出し、量産による価格低減を通じた自律的市場の早期確立を目指している。一方、今後数年で各国メーカーも参入を計画しており、支援を緩めれば、現在の優位性を喪失するおそれ。そのため、購入補助と税制措置により、一層強力に普及拡大を図り、環境対策と競争力強化を実現していくことが必要。</p>
	<p>要望の措置 の妥当性</p>	<p>○乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を、2020 年までに最大で 50%、2030 年までに最大で 70%とすることを目指す。同様に、先進環境対応車（ポスト・エコカー）について、2020 年において乗用車の新車販売に占める割合を 80%とすることを目指すという政府目標の達成に向け、更なる普及促進を図る必要がある。</p> <p>○平成 23 年度税制改正大綱等において、「車体課税については、エコカー減税の期限到来時まで、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、当分の間として適用されている税率の取扱いを含め、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します。」と明記されており、この実現を図る。</p>

<p>これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項</p>	<p>租税特別措置の適用実績</p>	<p>—</p>
	<p>租税特別措置の適用による効果 (手段としての有効性)</p>	<p>—</p>
	<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>—</p>
	<p>前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由</p>	<p>—</p>
<p>これまでの要望経緯</p>		<p>—</p>