

平成22年11月19日

資 料

(環境自動車税)

環境自動車税に関する検討経過

○ 環境自動車税（地方税）創設の提案（平成 2 1 年 1 2 月 7 日）

原口大臣から、民主党政権政策Manifesto2009を踏まえ、環境自動車税の創設について税制調査会において提案

○ 平成 2 2 年度税制改正大綱（平成 2 1 年 1 2 月 2 2 日）

国税・地方税共通の検討事項として、「車体課税については、エコカー減税の期限到来時までに、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、今回、当分の間として適用され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。」とされた。

○ 自動車関係税制に関する研究会の開催（平成 2 2 年 3 月 3 0 日）

神野直彦東京大学名誉教授を座長に、原口大臣の指示により開催。
月 1 回のペースで 9 月まで計 7 回開催。

○ 「自動車関係税制に関する研究会報告書」の公表（9 月 1 5 日）

○ 「環境自動車税（仮称）に関する基本的な考え方」の公表（1 1 月 2 日）

平成22年度税制改正大綱（抜粋）

第4章 平成22年度税制改正 11. 検討事項〔国税・地方税共通〕

（2）地球温暖化対策のための税については、今回、当分の間として措置される税率の見直しも含め、平成23年度実施に向けた成案を得るべく、更に検討を進めます。

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、今回、当分の間として適用され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。

これらを法律において規定することとします。

所得税法等の一部を改正する法律附則（抄）

（車体課税についての検討）

第百四十九条 政府は、車体課税（自動車重量税、自動車取得税、自動車税及び軽自動車税の課税をいう。以下この条において同じ。）について、新租税特別措置法第九十条の十二並びに地方税法等改正法第一条による改正後の地方税法附則第十二条の二の二第二項並びに附則第十二条の二の三第二項及び第三項に規定する自動車重量税及び自動車取得税の特例の適用期限が到来するまでに、地球温暖化対策の観点並びに国及び地方の財政の状況を踏まえつつ、新租税特別措置法第九十条の十一第一項及び第九十条の十一の二第一項並びに地方税法等改正法第一条による改正後の地方税法附則第十二条の二の三第一項の規定により当分の間規定する税率の取扱いを含め、簡素化、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。）、負担の軽減その他車体課税を取り巻く状況の変化に適確に対応するための措置について検討し、その結果に応じて、所要の見直しを行うものとする。

○ 以下の内容は、環境自動車税（仮称）についての総務省の現時点の考え方を取りまとめたものであり、今後、さらに検討を進め、具体的な案を提示する予定。

1. 目的と効果

- ・ 自動車重量税と自動車税を一本化し、複雑な自動車関係税の簡素化を図る。
- ・ CO₂排出量と税額が連動する仕組みとし、地球温暖化対策に資する。
- ・ 偏在性の小さい地方税体系の構築に資する。

2. 対象となる自動車と課税の仕組み

制度導入期日以降に新車新規登録された自動車を対象に、以下の区分により課税を行う。

（１）最新の燃費測定モード（JC08モード）による燃費値を有する新車新規登録乗用車

→ 下図のとおり

現 在

自動車重量税（国税）

車両重量に応じた課税

〔 当分の間税率の取扱いについては、平成22年度
税制改正大綱においてエコカー減税の期限到来時
までに検討することとされている。 〕

自動車税（地方税）

排気量等に応じた課税

一本化

環境自動車税（地方税）

「CO₂排出量割」＋「排気量割」
＝ 環境自動車税の税額

〔 「CO₂排出量割」
： CO₂排出量を課税標準とする。
「排気量割」： 排気量を課税標準とする。 〕

(2) 新車新規登録されるその他の乗用車、バス・トラック

→ JCO8モードによる燃費値を有さない乗用車等については、当面、自動車税と自動車重量税の税額をあわせた税負担となるような税率とする。

※ 制度導入時点で登録済の自動車

→ 環境自動車税の対象とせず、引き続き旧制度による自動車税・自動車重量税が課税される。

3. 負担水準

・ 自動車税の税収と自動車重量税の税収（※）を併せた税収との中立を前提に制度設計を行う。

※ 当分の間税率の取扱いについては、平成22年度税制改正大綱においてエコカー減税の期限到来時まで検討することとされており、その検討後の自動車重量税の税収とする。

4. 使途

・ 普通税（一般財源）とする。

5. 特例

・ 自動車の技術開発を促すとともに環境性能の優れた自動車への買換・購入を進めるため、一定の排出ガス性能及び燃費性能を備えた新車について、期限付で税負担軽減措置を講じる方向で検討する。

6. 営業用自動車に対する配慮

- ・ 基本的に現行の営業用自動車と自家用自動車の格差を維持する方向で検討する。

7. 徴収方法

- ・ 現行自動車税の徴収方法により年に1回徴収することとする。これにより車検時徴収がなくなり、簡素化される。

8. 軽自動車

- ・ 簡素化の観点から、環境自動車税と同様に軽自動車に係る自動車重量税の一本化を行う。
- ・ 小型自動車との税負担の格差を一定程度縮小するよう軽自動車の税負担の引上げを行う。
- ・ 引き上げに伴う増収については小型自動車等の税負担軽減に充当し、全体として税収中立とする。

9. 導入時期

- ・ 平成24年4月の導入を目標とする。
なお、納税者への周知を進めるとともに課税の準備を行うため、導入の1年程度前に方針を決定する必要がある。

10. その他の検討事項

- ・ 具体的な税率
- ・ 特例の具体的なあり方 など