

平成 23 年 12 月 5 日

車体課税の見直しについて

財 務 省

車体課税の見直しの考え方

<当面の対応>

◎ 環境への配慮、我が国自動車産業の技術的優位性の確保・向上、国際競争力強化等の観点から、一律の負担軽減ではなく、環境性能等に優れた戦略的商品の普及を重点的に促進していくという視点が重要。
〔一律の負担軽減は、環境性能が劣る自動車相対的に有利となる減税手法。〕

○ エコカー減税を再編し、環境性能の更なる向上などの観点から、よりメリハリの効いた負担軽減の構造を実現

- ・ 自動車燃費基準の切り替え（2010年度基準 ⇒ 2015年度基準）
- ・ 先進安全自動車（ASV）に対する特例措置等についても検討





○ 環境性能に優れた自動車への代替を促進

- ・ 環境性能が劣る経年車等に対する重課

◎ 仮に一律の負担軽減を行う考え方を採る場合には、エコカー減税の廃止が筋であり、これに加えて更なる歳入確保措置が不可欠（代替財源の確保が大前提）。

◎ 円高等に対する当面の経済対策として、税目の廃止等の恒久的な制度の見直しを行うことは不適當（恒久的な歳入減には、恒久的な歳入確保措置が必要）。

(参考) 自動車重量税・自動車取得税廃止の環境性能別影響 (購入時負担)

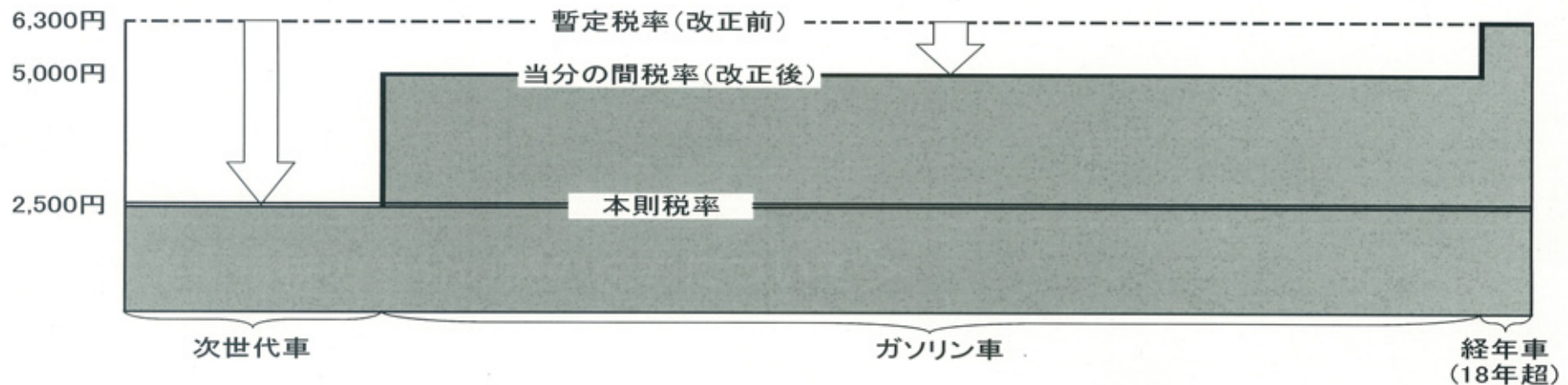
	次世代車 	2010年度燃費基準+25% かつ 排ガス☆☆☆☆ 	2010年度燃費基準+15% かつ 排ガス☆☆☆☆ 	その他 
エコカー減税前の税額 (購入時)	10.8万円	13.1万円	13.1万円	13.1万円
エコカー減税による減税額	▲10.8万円	▲9.8万円	▲6.5万円	—
両税を廃止した場合の追加的な負担軽減額 (購入時)	0万円	▲3.3万円	▲6.5万円	▲13.1万円

1. 車両価格 200 万円 (税込)、車両重量 1,200kg の乗用車 (自家用) の場合。
2. 税額は、自動車取得税と自動車重量税 (車検期間 3 年分) を合わせたもの。

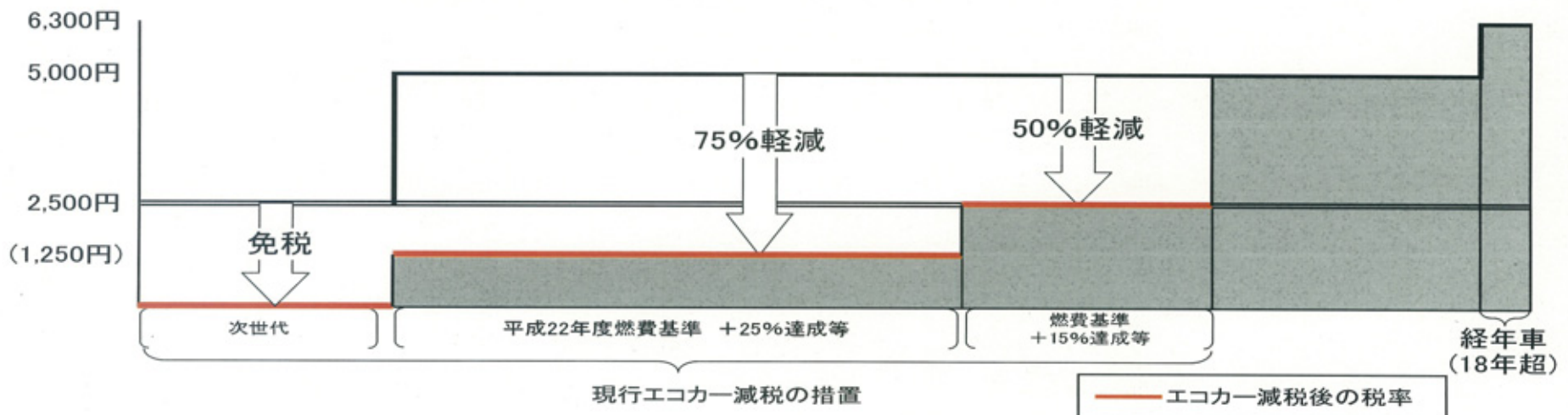
<自動車重量税の当分の間の税率について>

◎ 自動車重量税については、平成 22 年度税制改正において、暫定税率を廃止済み。その上で、地球温暖化対策を進める観点、厳しい財政事情などを踏まえ、暫定税率分（地方譲与分を除く国分）の約半分を軽減した水準で、当分の間の税率として、環境負荷に応じた税率を設定する見直しを実施。

○ 自家用乗用車の場合の税率(0.5t・年当たり)



(参考) エコカー減税後の負担(初回車検時) [エコカー減税:平成21年度導入]



◎ 今後の当分の間税率については、これまでの税制改正大綱に示されている通り、地球温暖化対策の観点や、国・地方の財政状況も踏まえて検討する必要がある、単に、道路財源でなくなったことをもって、廃止とすることは不相当。

(参考) 平成 23 年度税制改正大綱

第 3 章 平成 23 年度税制改正 9. 検討事項

(4) 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。

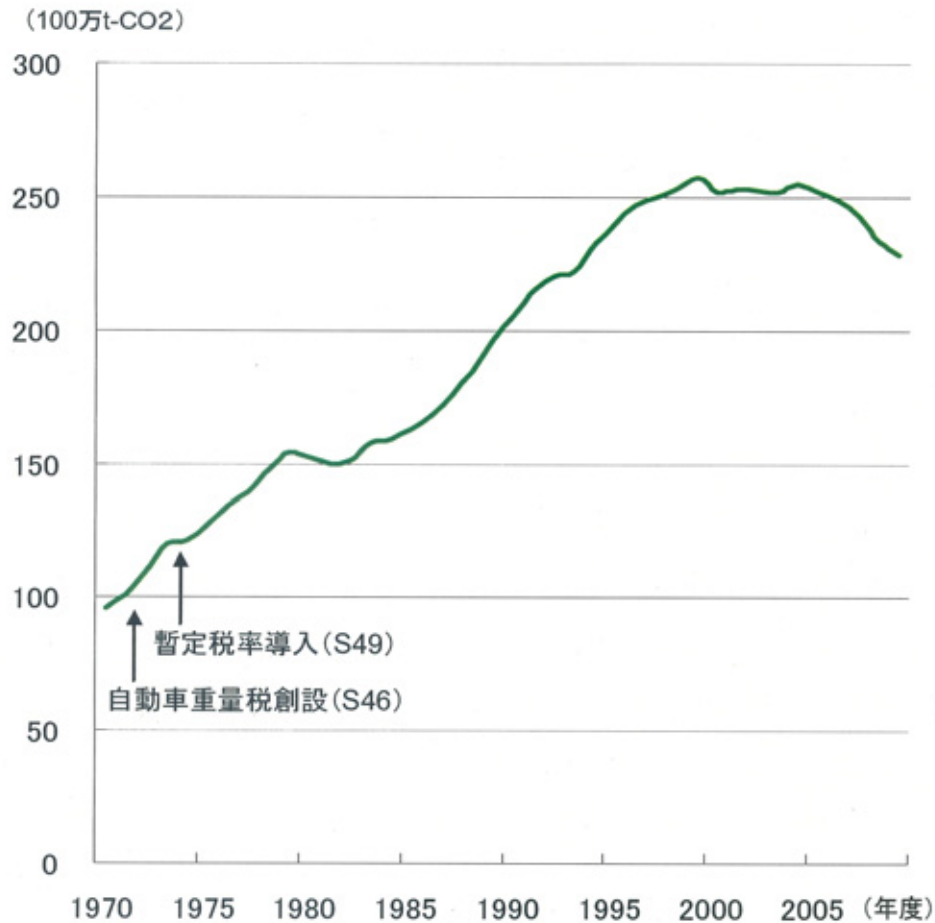
- 自動車重量税が本則税率だけで課税されていた昭和 40 年代後半と比べ、
 - ✓ 新たな政策課題である地球温暖化対策の重要性が年々高まっていること、
 - ✓ 道路整備をはじめとする社会資本整備は依然として必要であること、
 - ✓ 大気汚染、騒音、交通事故等に起因する自動車の社会的費用は依然として存在していること、
 - ✓ 戦後最悪の厳しい財政事情 (債務残高 (対 GDP 比) が戦中の水準を超過。平成 22 年度には昭和 21 年度以来初めて税収が公債金を下回った。) などを踏まえれば、当分の間税率を廃止する状況にはない。
- 自動車重量税の約 4 割は市町村の財源となっていることにも留意する必要がある。

※ 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るため、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。

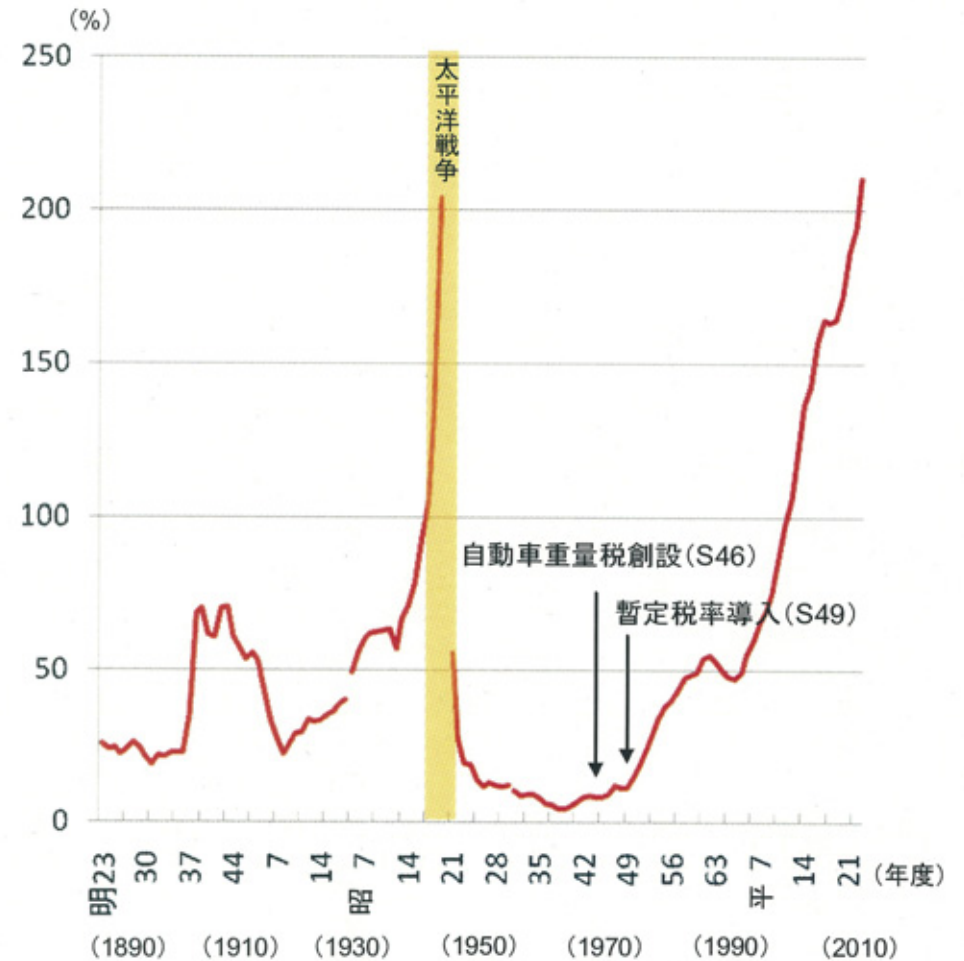
(注)自動車重量税収の一部は、公害補償対策に充当 (公害健康被害の補償等に関する法律附則第 9 条)

運輸部門のCO2排出量の推移



出所：EDMC推計「エネルギー・経済統計要覧2011」

債務残高（対GDP比）の推移



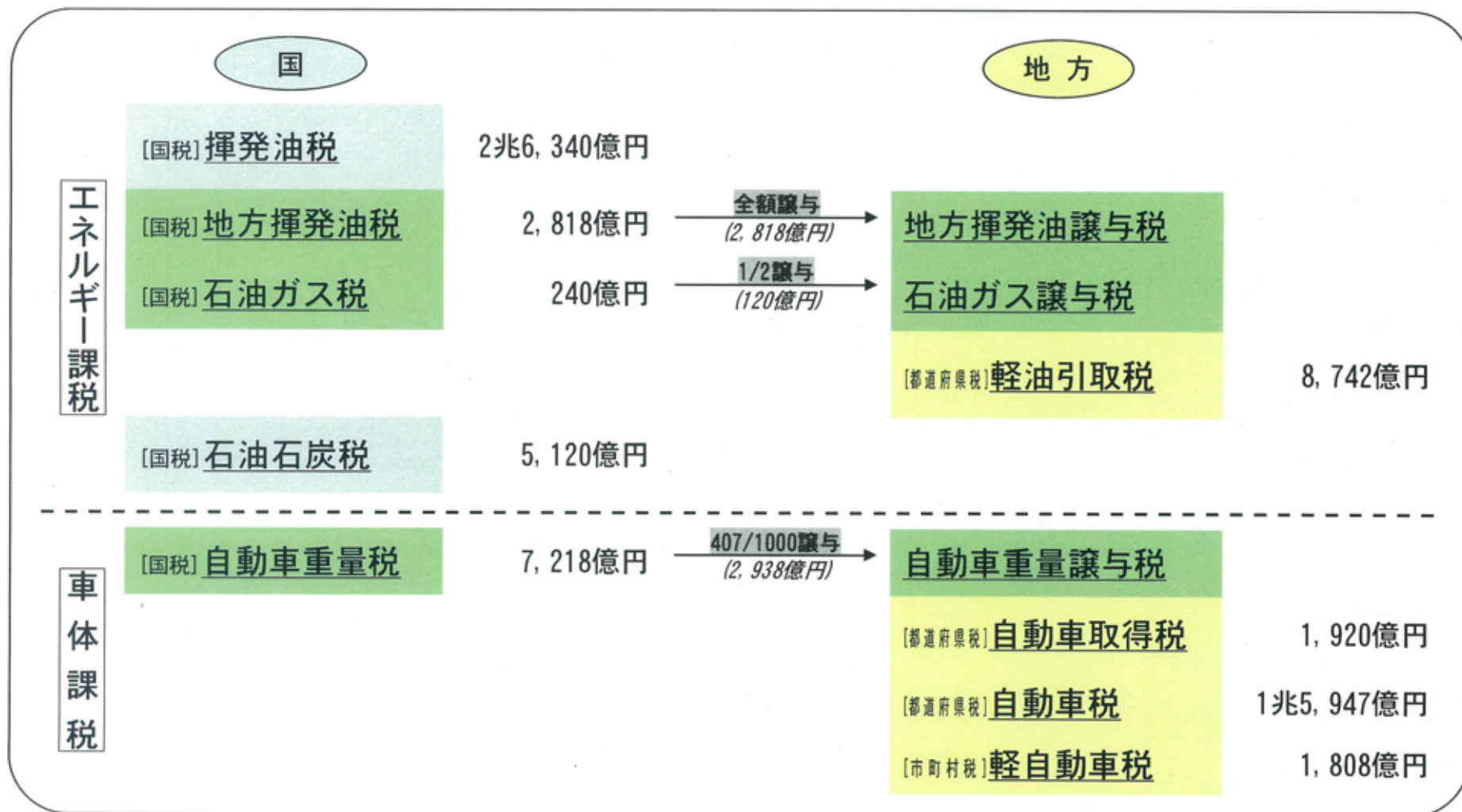
出所：債務残高は「国債統計年報」（国債及び借入金残高）等
GDPは「日本長期統計総覧」「国民経済計算」等

<抜本的見直しの方向性>

- ◎ 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状況を踏まえ、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中で抜本的に簡素化していく方向で検討。
- 「燃料などのエネルギー課税は国、車体課税は地方」の考え方の下、課税主体の一元化を図りつつ、環境関連税制を思い切って簡素化。その中で、自動車重量税や自動車取得税のあり方について検討。
- 地球温暖化対策の観点や国と地方の厳しい財政事情といった観点を踏まえ、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の強化などにより安定的な財源を確保することが大前提。

(参考) 車体課税及びエネルギー課税の構造

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。

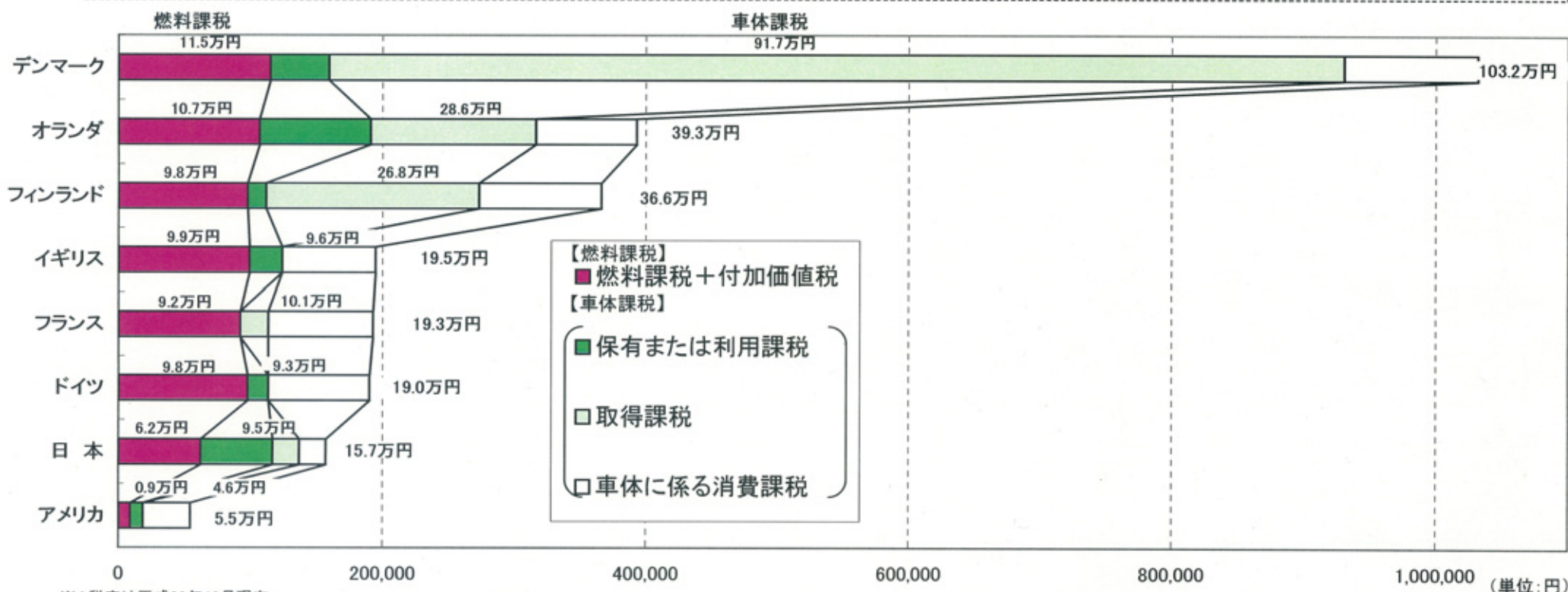


※ 税収は、国税は平成23年度当初予算額、地方税は平成23年度地方財政計画額である。

(参考)燃料課税と車体課税の国際比較(年間税負担額)

～2,000CCクラスの自家用車について税抜車体価格を同一とした場合の仮定試算～

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。



※1 税率は平成22年12月現在。

車両重量約1.5t、年間ガソリン消費量1,000ℓ、車体価格(税抜本体価格)2,430,000円の自家用車を取得した場合の1年あたりの税負担額を算出。ただし、取得時に課税されるものについては、耐用年数を6年と仮定して、取得時の税額の6分の1を1年分の税負担として計算している。

燃料価格(消費課税等の税込み)はデンマーク11.210デンマーク・クローネ/ℓ、オランダ1.564ユーロ/ℓ、フィンランド1.476ユーロ/ℓ(European Commission Directorate General Energy and Transport、2010年12月第4週)、イギリス1.214ポンド/ℓ、フランス1.401ユーロ/ℓ、ドイツ1.453ユーロ/ℓ、日本132.9円/ℓ、アメリカ0.783ドル/ℓ(2010年12月時点IEA調べ)。

為替レート: 1ドル=83.22円、1ポンド=129.81円、1ユーロ=110.06円、1デンマーク・クローネ=14.77円(2010年12月の為替レートの平均値、Bloomberg)

※2 アメリカの小売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率によった。

※3 日本については自動車取得税を取得課税として、自動車税及び自動車重量税を保有又は利用課税として、それぞれ整理している。

※4 上記の他に、保有又は利用課税として、フランスにおいては社用自動車税(法人の所有する自動車が課税対象)及び車軸税(12t以上のトラック等が課税対象)、アメリカにおいては高速道路自動車利用税(約25t超のトレーラー等が課税対象)がある。

※5 燃料課税には、消費税、付加価値税等が含まれている。日本の燃料課税については石油石炭税を含む。