

「自動車関係税制に関する研究会」 (平成22年度)  
概要

# 「自動車関係税制に関する研究会」（平成22年度）について

## 趣旨

地球温暖化対策を推進するためには、地域において主体的な取組を進め、地球環境に貢献することが求められている。平成22年度税制改正の議論の過程においても、自動車関係諸税において環境への負荷に応じた措置を行うことが必要とされている。

また、「緑の分権改革」においては「地域の自給力と創富力を高める地域主権型社会」を実現するための柱として低炭素型の社会構造への転換を進めることが求められており、環境への負荷に応じた自動車に対する課税のあり方を研究することは、この点にも資することとなる。

これらを踏まえるとともに、納税者の視点から、CO2の排出抑制に寄与する自動車に対する簡素な課税のあり方等を検討するため、総務大臣の指示により研究会を開催する。

## 構成員

(敬称略) ※肩書きは当時

### 【座長】

神野 直彦 東京大学名誉教授

### 【委員】

井手 英策 慶應義塾大学経済学部准教授

大塚 直 早稲田大学大学院法務研究科教授

勝原 雄一 北九州市財政局東部市税事務所長

小西 砂千夫 関西学院大学大学院経済学研究科・人間福祉学部教授

佐藤 英明 神戸大学大学院法学研究科教授

塩入 みほも 駒澤大学法学部・大学院法学研究科准教授

勢一 智子 西南学院大学法学部教授

田中 里沙 「宣伝会議」編集室長

辻 琢也 一橋大学大学院法学研究科教授

目黒 克昭 東京都主税局総務部長

渡井 理佳子 慶應義塾大学大学院法務研究科教授

## 開催実績

### 【第1回】 平成22年3月30日（火）

- 平成22年度税制改正における自動車関係税制について
- 研究会の今後の進め方について

### 【第2回】 平成22年4月15日（木）

- 自動車関係税の現状等について

### 【第3回】 平成22年5月28日（金）

- 自動車業界の現状と見通し等について（経済産業省）
- 欧州の自動車関係税制の現状について

### 【第4回】 平成22年6月24日（木）

- 自動車関係諸税に関係する国土交通省の業務について（国土交通省）
- 検討課題（大きな方向性）について
  - ・ 保有段階における自動車への課税について
  - ・ 取得段階における自動車への課税について
  - ・ 軽自動車への課税について

### 【第5回】 平成22年7月15日（木）

- 自動車関係税制に関係する環境省関連制度について（環境省）
- 検討課題について（第4回と同じ）

### 【第6回】 平成22年8月30日（月）

- 検討課題について
  - ・ 軽自動車への課税について
  - ・ 保有段階における自動車への課税について（個別論点）  
営自格差、車検時徴収
- 研究会報告書の主な事項について

### 【第7回】 平成22年9月10日（金）

- 自動車関係税制に関する研究会報告書（座長案）

# 自動車関係税制に関する研究会報告書の概要

「自動車関係税制に関する研究会」は、今後の税制調査会での議論に資するよう、原口総務大臣の指示により開催。「環境自動車税」のあり方の検討、すなわちCO<sub>2</sub>排出量と税額が連動する仕組みを構築するとともに、「自動車税は自動車重量税と一本化」とするマニフェストを実現するための具体案を検討することを主たる目的に、地球温暖化対策等に資する観点からCO<sub>2</sub>排出抑制に寄与する車体課税のあり方や、複雑な自動車関係諸税の簡素化等について検討を進め、報告書を取りまとめた。概要は以下のとおり。

なお、検討に当たっては、現行の自動車税、軽自動車税、自動車重量税及び自動車取得税について、個別の財産に対する課税である車体課税として、車体の保有に着目する課税及び車体の所有権移転（取得）に着目する課税に整理。また、CO<sub>2</sub>排出抑制の社会的な要請が高まり、様々な地球温暖化対策の取組がなされている現在の状況を踏まえて、租税原則のうち「公平の原則」に環境の視点を導入し、環境自動車税の仕組みを構想すべく、検討を進めた。

## 1 保有段階における自動車への課税

### ◎ 環境自動車税の性格

- 「環境自動車税」は、個別財産税であるとともに、「公平の原則」に適う環境損傷負担金的性格を有するとすることが適当。

### ◎ 保有段階における自動車への課税の簡素化

- 自動車の保有段階における課税として、一台の自動車に対して自動車税と自動車重量税が課税されている状況。
- 自動車税と自動車重量税を一本化し、保有段階における課税としての地方税である環境自動車税とすることにより、自動車関係税の簡素化を実現すべき。
- 環境自動車税は、地方公共団体の様々な行政サービスとの応益関係の強さ、偏在性の低さと安定性の高さなどから、地方税にふさわしい。
- 課税の根拠の観点からは自動車税と軽自動車税を分ける理屈は乏しいが、環境自動車税の創設に当たって、その課税客体に軽自動車等を取り込むには課題があり、今後更に検討を深める必要がある。

## ◎環境自動車税の負担水準

- CO<sub>2</sub>排出抑制への社会的な要請の高まり、厳しい財政状況、自動車関係税全体の負担水準の国際比較等を踏まえ、環境自動車税は、少なくとも税込中立を前提として制度設計を行うべきであり、自動車重量税の上乗せ分も含めた規模で一本化すべき。
- 軽自動車と小型自動車の税負担水準の大幅な格差を合理的に説明することは困難。なお、仮に税率を引き上げる場合には、段階的に行うことも考えられる。

## ◎ 環境自動車税の課税標準

- 税の性格・課税標準ごとに「割」を設定し、併用することが適当。

環境損傷負担金的性格	⇒	課税標準をCO <sub>2</sub> 排出量とする「CO <sub>2</sub> 排出量割」
財産税的性格	⇒	課税標準を排気量等とする「排気量割」

## ◎ 営業用自動車と自家用自動車の税率格差等

- 自動車の種類による税率格差
  - ・ 課税標準からの議論では、格差を設けるべきではないという方向。
  - ・ バス・トラックの公共輸送機関としての公共性の観点等から、乗用車とは別体系の仕組みを設定することも考えられる。
- 同一車種内の営業用自動車と自家用自動車の税率格差（営自格差）
  - ・ 課税根拠の議論からは、自家用・営業用の税率格差を設けることに論理的必然性はない。
  - ・ 乗用車とバス・トラックに税率格差を設けた場合、バス・トラックについてさらに自家用・営業用まで格差を設ける必要はないとも考えられる。
  - ・ 一方で、バス・トラックについては、公共輸送機関としての公共性等に鑑み、営業用に限定して乗用車と別体系の仕組みを設定することも考えられる。

## ◎環境自動車税の使途

- 自動車税、自動車重量税は現在ともに一般財源であり、一本化後も引き続き一般財源とすべき。
- 自動車重量税の一部を原資とする公害健康被害に対する補償は別途確実に行われるべき。

## ◎ 車検時徴収

- 車検時徴収の導入に当たっては、納税者の痛税感、申告・納付場所、複数年度分の徴収、納税義務者等について数多くの実務的な課題があり困難な面がある。
- 一方で、事務を効率化し、徴収コストを節減していく観点は非常に重要であり、引き続き検討を続けていくことを期待。

## 2 取得段階における自動車への課税

### ◎ 自動車取得税の性格

- 自動車取得税は、自動車の取得に対し、その取得の事実に見出し、その取得者に対して課する流通税。
- 消費に担税力を認めて課税する消費税とは課税根拠が異なるもの。
- CO<sub>2</sub>排出削減のための様々な地球温暖化対策の取組がなされる中、保有段階及び取得段階でバランスのとれた課税を行うべく、取得段階の課税としての自動車取得税は、少なくとも当面は維持すべき。

### ◎ 自動車取得税の環境面での考慮

- CO<sub>2</sub>排出抑制に寄与する車体課税のあり方を検討するに当たっては、取得段階における課税については環境面から望ましい自動車の導入誘導策としての観点を考慮すべき。
- 政策税制として新たに制度設計を行うに当たっては、過度に複雑な区分の設定や新車・中古車での異なる取扱い等はできるだけ避け、納税者に分かりやすく、かつ、不公平感を生じさせないようにすることが適当。

### ◎ 自動車取得税の税率水準

- 自動車取得税によってこれまで確保してきた地方税収分については少なくとも確保する必要。当分の間の税率を恒久的な措置として本則化すべき。

- 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と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。
- ・ CO<sub>2</sub>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は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）

「CO<sub>2</sub>排出量割」＋「排気量割」  
＝ 環境自動車税の税額

〔「CO<sub>2</sub>排出量割」  
：CO<sub>2</sub>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には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、全体として税込中立とする。

## 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