

車体課税のグリーン化の推進について

2013年7月26日

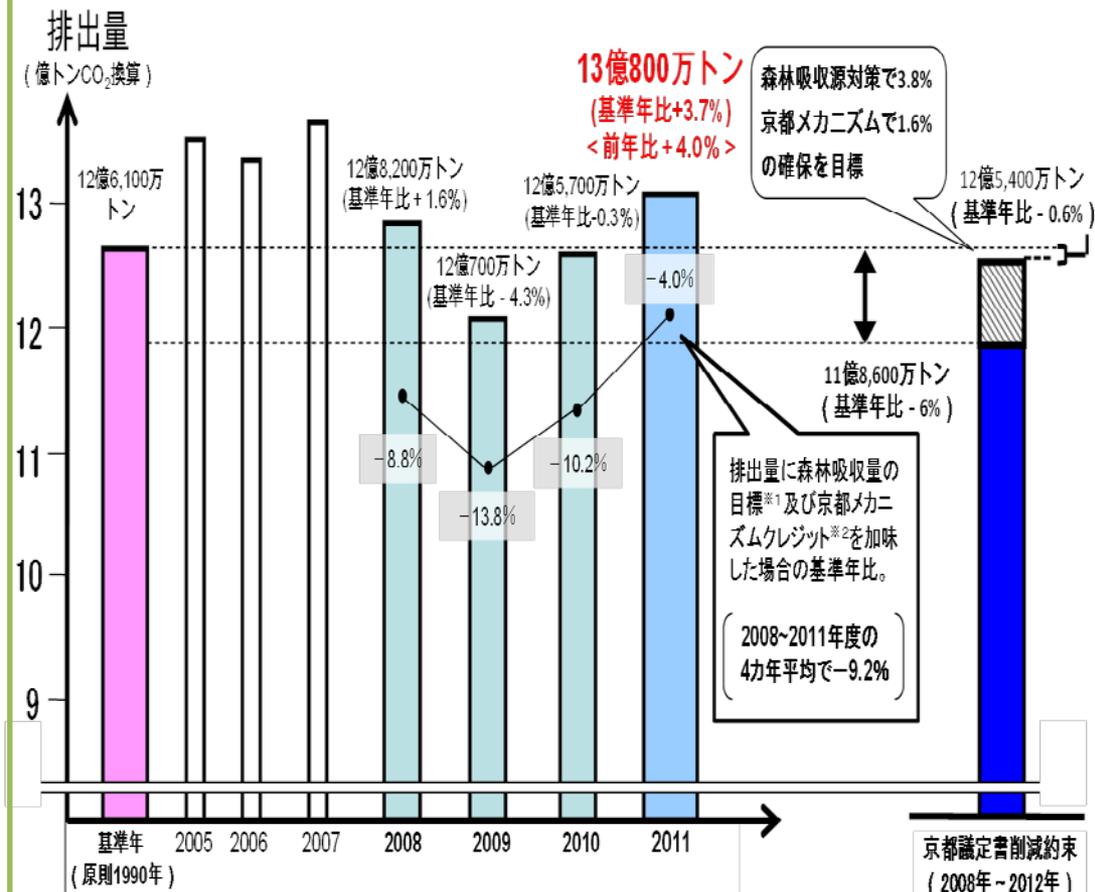
環境省

1. 我が国における温室効果ガス排出量の状況等

我が国における温室効果ガス排出量の状況

- 我が国における温室効果ガス排出量は、**2011年度で13億800万トン**、**1990年比で3.7%増加**。
- そのうち、**運輸部門からのCO2排出量は約2割**を占めている。

我が国の温室効果ガス排出量の推移

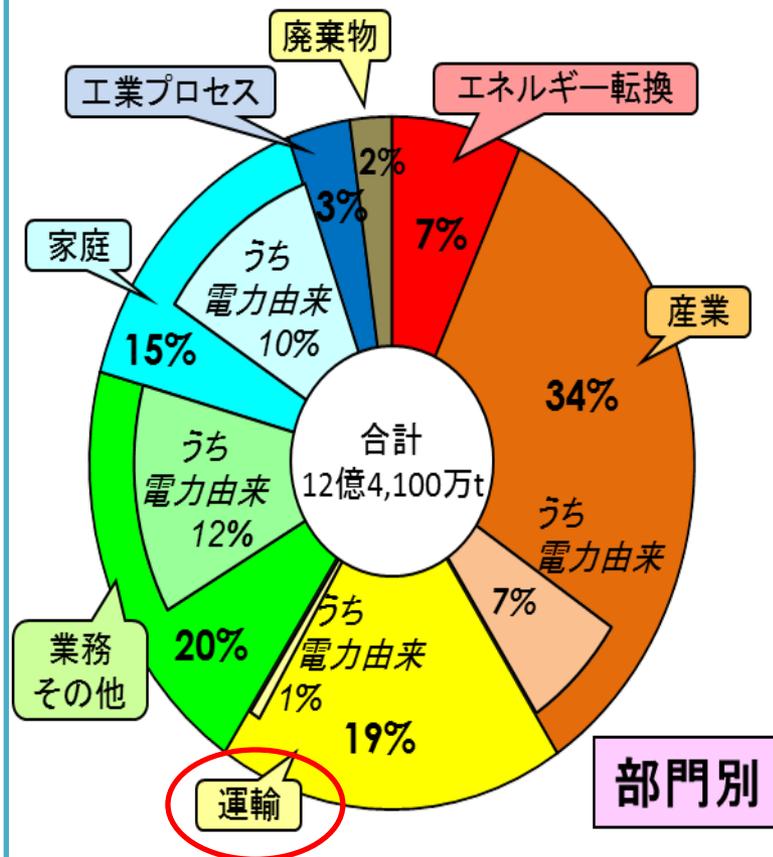


※1 森林吸収量の目標 京都議定書目標達成計画に掲げる基準年総排出量比約3.8% (4,767万トン/年)

※2 京都メカニズムクレジット

政府取得 平成24年度までの京都メカニズムクレジット取得事業によるクレジットの総契約量(9,752.8万トン)を5か年で割った値
民間取得 電気事業連合会のクレジット量(「電気事業における環境行動計画(2009年度版~2012年度版)より)

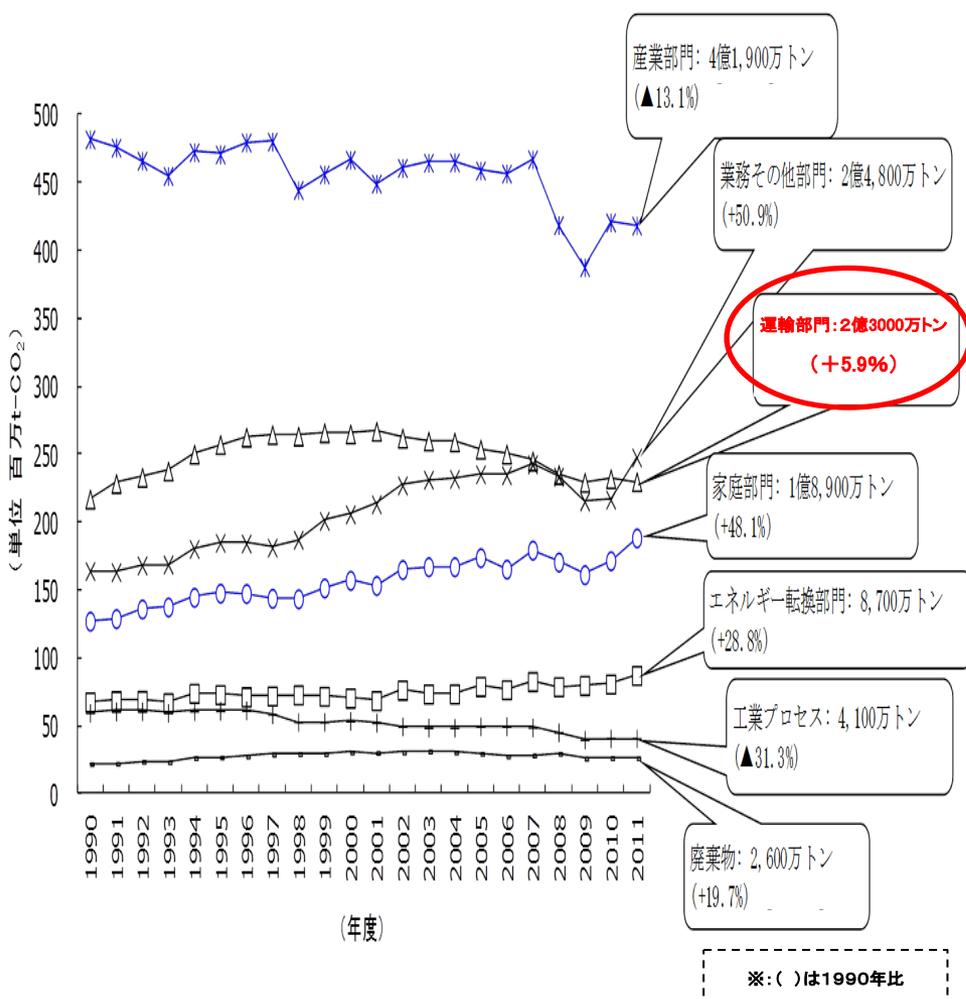
我が国のCO2排出量の内訳(2011)



運輸部門における地球温暖化対策の抜本強化の必要性

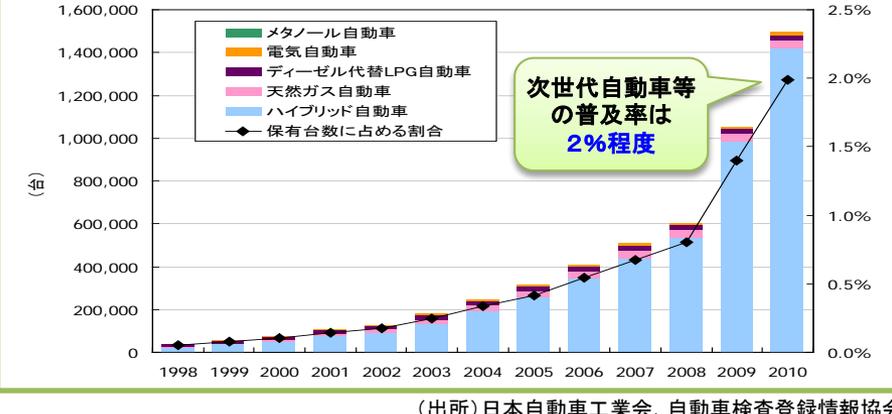
- 我が国の運輸部門からのCO2排出量(約9割が自動車由来)は、1990年比で**5.9%増加**しており、その**大幅な削減**を図るため、**エコカーの大幅な普及**等を推進する必要。
- また、**次世代自動車等の大幅な普及**は、**グリーン成長の実現**を通じた**日本再生**の観点からも重要。

CO2排出量の推移(部門別)

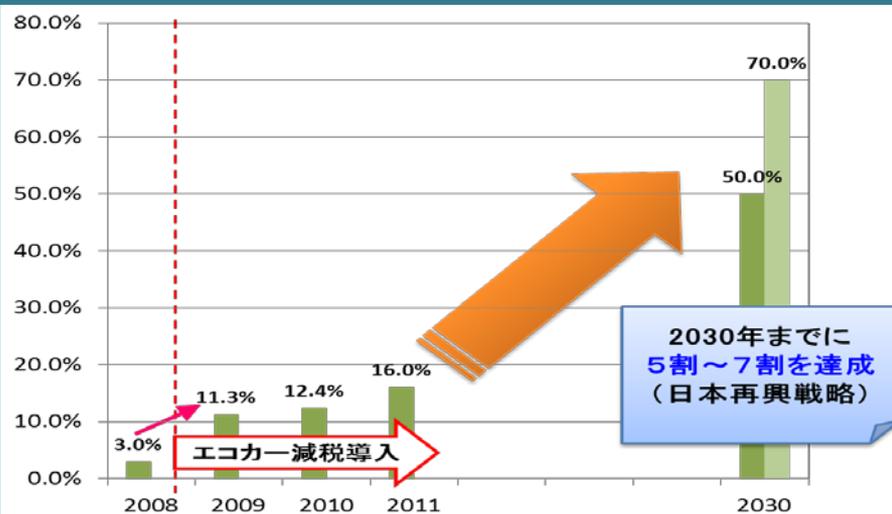


(出所) 温室効果ガス排出・吸収目録

次世代自動車等の普及台数・保有台数に占める割合



新車販売台数に占める次世代自動車の割合・目標



当面の地球温暖化対策に関する方針

(平成25年3月15日地球温暖化対策推進本部決定)

I. 平成25年度以降の地球温暖化対策に関する基本的方針

- ・平成25年度以降、国連気候変動枠組条約の下のカンクン合意に基づき、平成32年(2020年)までの削減目標の登録と、その達成に向けた進捗の国際的な報告・検証を通じて、引き続き地球温暖化対策に積極的に取り組んでいくこととする。
- ・2020年までの削減目標については、本年11月の国連気候変動枠組条約第19回締約国会議(COP19)までに、**25%削減目標をゼロベースで見直すこととする。**
- ・その実現のための地球温暖化対策計画の策定に向けて、中央環境審議会・産業構造審議会の合同会合を中心に、関係審議会において地球温暖化対策計画に位置付ける対策・施策の検討を行う。この検討結果を踏まえて、**地球温暖化対策推進本部において地球温暖化対策計画の案を作成し、閣議決定することとする。** 等

II. 地球温暖化対策計画の検討方針

- ・地球温暖化対策計画に位置付ける対策・施策については、京都議定書目標達成計画の実施及び進捗点検を通じて得られた知見を十分に活用しながら、エネルギー政策の検討状況を考慮しつつ、我が国の経済活性化にも資するものを目指す。
- ・特に、**再生可能エネルギー**や**省エネルギー**については、東日本大震災以降、事業者及び国民による取組が拡大してきたことを踏まえ、これをさらに加速させ、**我が国の技術と知恵を活用しながら、低炭素社会の創出にも資するよう、最大限の推進を図るものとする。** 等

III. 新たな地球温暖化対策計画の策定までの間の取組方針

- ・地球温暖化対策を切れ目なく推進する必要性に鑑み、新たな地球温暖化対策計画の策定に至るまでの間においても、**地方公共団体、事業者及び国民には、それぞれの取組状況を踏まえ、京都議定書目標達成計画に掲げられたものと同程度以上の取組を推進することを求める**こととし、政府は、地方公共団体、事業者及び国民による取組を引き続き支援することで取組の加速を図ることとする。 等

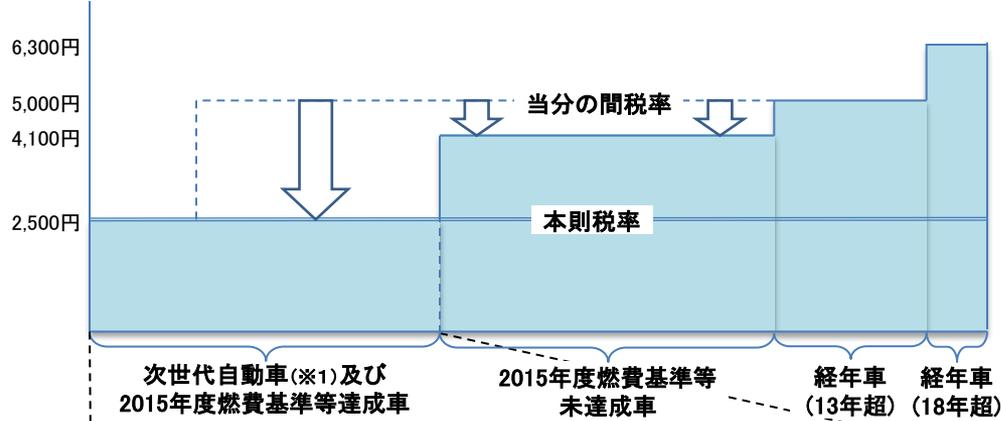
3. 車体課税のグリーン化による環境効果等

車体課税のグリーン化(平成24年度税制改正)

自動車重量税の見直し (エコカー減税 適用期限) ~H27.4.30

- 燃費等の環境性能に関する一定の基準を満たしている自動車には本則税率を適用。
- それ以外の自動車に適用される「当分の間税率」について、13年超の自動車を除き、引下げ。
- 「エコカー減税」について、燃費基準等の切り替えを行うとともに、特に環境性能に優れた自動車に対する軽減措置を拡充した上で、3年延長。

○ 自家用乗用車の場合の税率(0.5t・年あたり)



	車検1回目 (~3年)	車検2回目 (~5年)	車検3回目 (~7年)	車検4回目 以降
次世代自動車及び 2015年度燃費基準 +20% 等	免税	50%軽減	本則	本則
2015年度燃費基準 +10% 等	75%軽減	本則	本則	本則
2015年度燃費基準 達成 等	50%軽減	本則	本則	本則

※2

自動車取得税におけるエコカー減税 (適用期限) ~H27.3.31

- 最新の燃費基準への切り替え等を行うとともに、環境性能に極めて優れた自動車の負担軽減に重点化し、3年延長。

区 分		軽減率
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車(ポスト新長期規制からNOx10%低減)、クリーンディーゼル乗用車(ポスト新長期規制適合)、ハイブリッド車(★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成に限る。)		非課税
ガソリン車のうち、★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成		75% 軽減
ガソリン車 ハイブリッド車	★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成	
	★★★★かつ2015年度燃費基準達成	

※3 ★★★★★ : 2005年度排出ガス基準75%低減達成。
 ※4 ポスト新長期規制 : ディーゼル車等において、2009年以降に適用される排出ガス規制。

自動車税におけるグリーン化特例 (適用期限) ~H26.3.31

- 税込中立を前提としつつ、軽課における燃費基準の最新基準への切り替え等を行った上で、2年延長。

対 象 車	内 容
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車(ポスト新長期規制からNOx10%低減)	税率を概ね 50%軽減
★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成	
★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成	
★★★★かつ2015年度燃費基準達成	税率を概ね 25%軽減

対 象 車	内 容
新車新規登録から11年を超えているディーゼル車	税率より概 ね10%重課 (毎年)
新車新規登録から13年を超えているガソリン車(又はLPG車)	

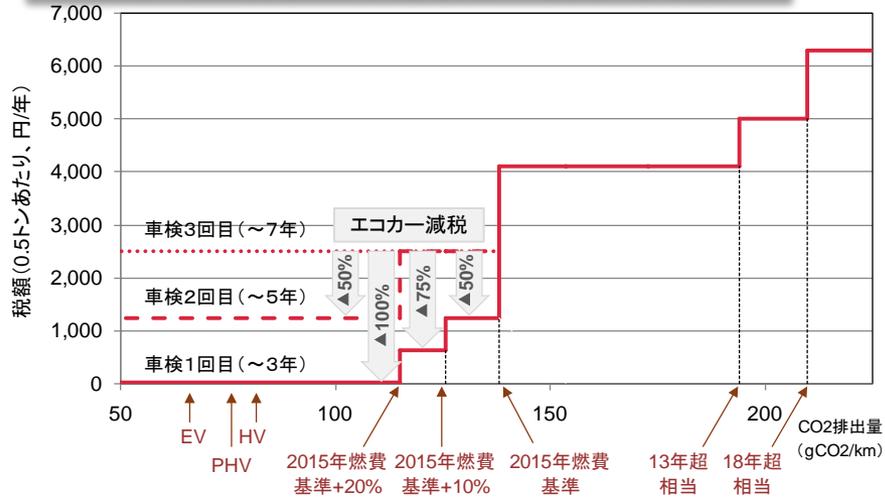
※5 税率の軽減は、2012年度及び2013年度の新車新規登録の翌年度1年間。

※1 電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車、天然ガス自動車(ポスト新長期規制からNOx10%低減)、ハイブリッド自動車(2015年度燃費基準+20%超過達成のものに限る)
 ※2 車検証の交付等の時点において一定の燃費基準等(現時点では2015年度基準:自動車の燃費基準等の切り替えに応じ変更)を満たしている車については、本則税率を適用。

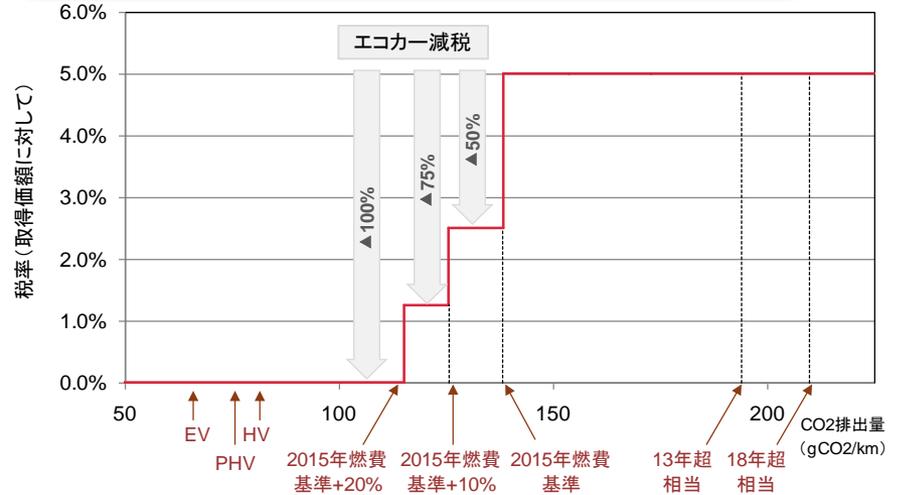
車体課税とCO2排出量の関係

○ 現行の自動車重量税・自動車取得税におけるエコカー減税や、自動車税におけるグリーン化特例等により、走行距離当たりCO2排出量に一定程度応じたものとなっている。

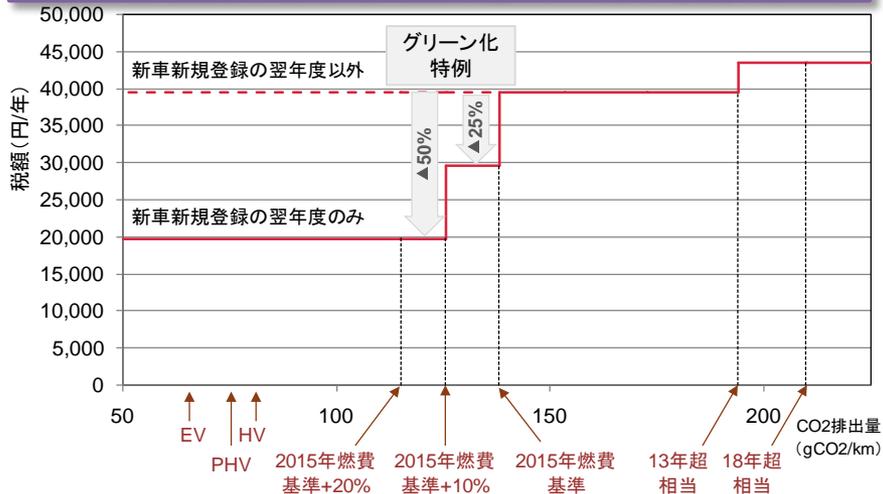
自動車重量税 [乗用車(自家用)の場合]の課税額



自動車取得税 [乗用車(自家用)の場合]の課税率



自動車税 [乗用車(自家用) 総排気量 1.5~2ℓの場合]の課税額



(注) CO2排出量の算定方法

- ・ ガソリンの排出係数 2.32 kgCO₂/Lを用いてL/kmから換算。
- ・ 2015年度 燃費目標基準値は16.8km/L (JC08モード)(*1)。
- ・ 2015年度基準+10%、+20%はそれぞれ上記2015年度基準値(16.8km/L)より算定。
- ・ 13年超相当・18年超相当については、以下の関係から算定。
 - 2015年度目標基準値は2004年度実績からの燃費改善率が23.5%(*1)。
 - 別途ガソリン乗用車平均燃費の推移から2004年度15.0L/km、1999年度(2012年度から13年前)13.2L/km、1994年度(2012年度から18年前)12.2L/km(*1)。
- ・ HV(ハイブリッド)、PHV(プラグインハイブリッド)、EV(電気自動車)は以下の関係から算定。
 - HV、PHV、EVのエネルギー効率はガソリン車を1とした場合、それぞれ1.75、1.85、2.11(*2)。
 - この値を2015年燃費基準との比較に適用。

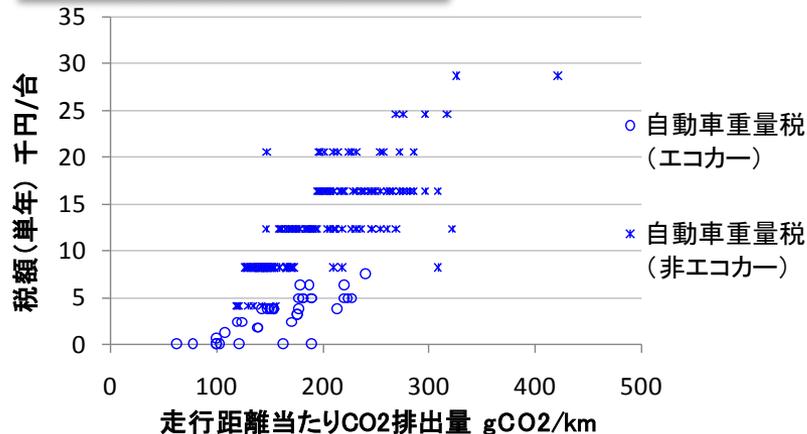
*1 総合資源エネルギー調査会省エネルギー基準部会自動車判断基準小委員会・交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会自動車燃費基準小委員会合同会議 最終とりまとめ(平成19年2月)

*2 中央環境審議会 地球環境部会 2013年以降の対策・施策に関する検討小委員会 自動車WG とりまとめ(平成24年6月)

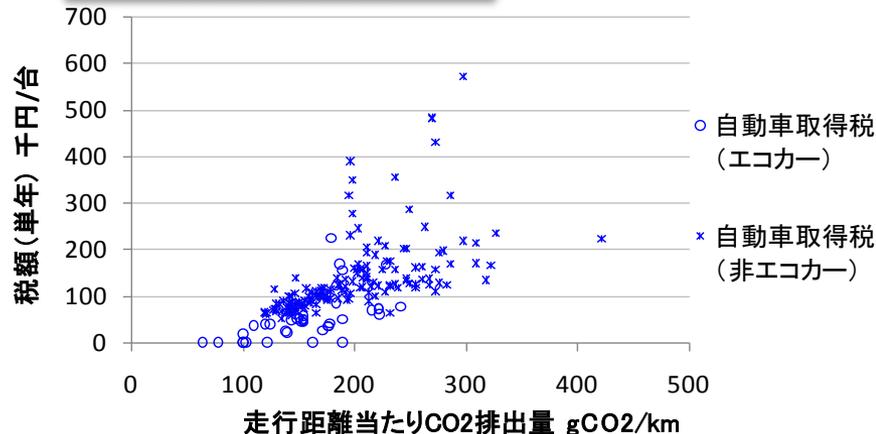
車体課税の税額と走行距離当たりCO2排出量の関係

○ 自動車重量税、自動車取得税、自動車税について、走行距離当たりCO2排出量との関係を見ると、いずれもCO2排出量の増加に伴い税額も高くなる傾向(CO2比例的)。

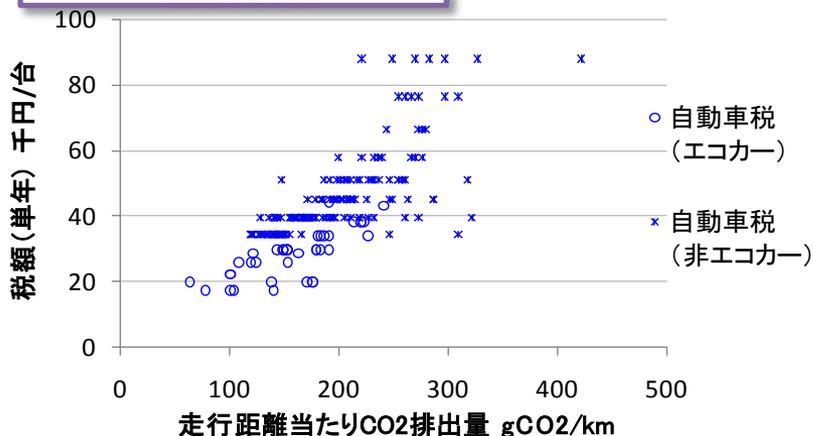
自動車重量税



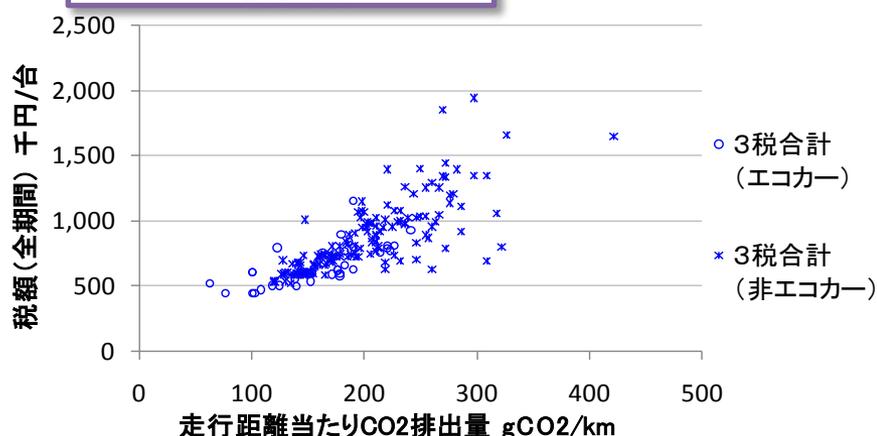
自動車取得税



自動車税



3税合計



(注1) 自動車取得税、自動車重量税、自動車税の税率は、エコカー減税、グリーン化特例等の減税措置を考慮。

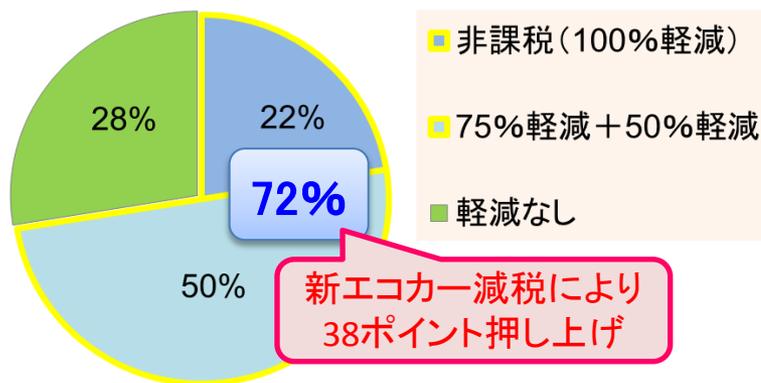
(注2) 単年とは初年度分の税収(自動車重量税のエコカー減税は初回の1/3相当と仮定)、全期間とは当該自動車の生涯にかけての税収総額を意味する。

(注3) 車種別の販売台数は2010年の新車登録台数年報に記載された値。自動車諸元(排気量、重量、燃費等)は自動車諸元表より、自動車価格については国産車価格一覧表に記載された車種毎の複数の型式の平均値をその車種の代表値として採用。年間走行距離9,120km、車齢12年と想定。なお、エコカーとはエコカー減税対象車種、非エコカーはエコカー減税非対象車種を示す。

車体課税のグリーン化による環境効果

○ 平成24年度から3年間で講じられている**新エコカー減税**などにより、**エコカー（環境性能に優れた自動車）の普及とCO2排出量の削減**が見込まれる。

新車販売に占める新エコカー減税対象車の割合（試算）



※ 新エコカー減税の価格インセンティブ効果や日本自動車工業会発表の最新販売状況等を踏まえ、減税適用期間（平成24～26年度の3年間）における新車販売台数（普通・小型乗用車）のうちエコカー減税対象車の占める割合を試算。（みずほ情報総研）

環境先進自動車導入によるCO2・NOx削減効果の例

被置替車 （13年経過）※1	新エコカー減税等対象車種		
	車種名	CO2排出量	NOx排出量
【CO2排出量】 0.172kg/km	プリウス(トヨタ) (HV乗用)※2	0.061kg/km	0.013g/km
【NOx排出量】 0.25g/km	アクア(トヨタ) (HV乗用)※3	0.058kg/km	0.013g/km
	イース(ダイハツ) (軽乗用)※4	0.073kg/km	0.013g/km

6割前後のCO2削減効果
9割以上のNOx削減効果

※1：CO2排出量は、99年製（新エコカー減税開始時の車齢13年経過車）の平均燃費から試算（試算に用いた燃費値はいずれも10・15モードの値）。NOx排出量は、99年製の排出基準値。

※2：旧エコカー減税時の最も販売台数の多い車種

※3：現時点で最も燃費性能の優れた車種

※4：「第3のエコカー」の例

（各社HPのデータ等を基に環境省作成）

エコカーの普及によるCO2削減効果（試算）

新エコカー減税の
CO2削減効果※1

新エコカー減税適用期間における
エコカーの普及によるCO2削減量※2

約227～308万トン



約549～746万トン

※1 減税適用期間（平成24～26年度の3年間）における新エコカー減税の価格インセンティブ効果によるエコカー販売台数（普通・小型乗用車）を推計し、現行の標準性能車と比較した場合のCO2削減量を試算。

※2 減税適用期間（平成24～26年度の3年間）におけるエコカー総販売台数（普通・小型乗用車）を推計し、経年車（現在の平均使用年数である13年を経過したもの）からの買換えが行われる場合のCO2削減量を試算。（みずほ情報総研）

自動車重量税収による公害健康被害患者への補償財源の確保について

- 公害患者への補償費用は、汚染者負担原則の下、公害健康被害補償法に基づき、施行時(昭和49年)以来、以下のとおり負担。
 - 大気汚染の寄与度に応じて、工場等が8割、自動車が2割の割合で負担
 - 自動車分は、その走行がもたらす社会的費用を負担する自動車重量税の税収を引き当て
- 公害健康被害者には若年層も数多くいることから、長期・安定的な財源確保が不可欠。

公害健康被害補償制度の仕組み

ぜん息等の認定患者 約3.9万人

補償給付
(療養費・補償費等)

地方自治体

(独)環境再生保全機構

8 : 2 (90億円)

国

汚染負荷量賦課金
(359億円)

自動車重量税

工場等
(約8,400施設)

自動車

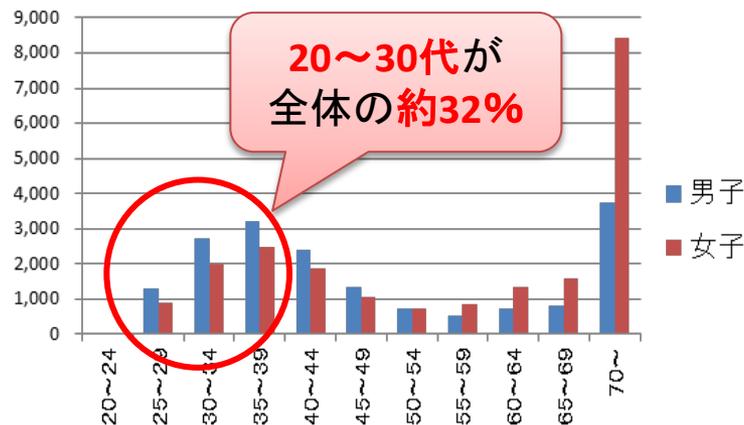
汚染原因者

(注)金額及び施設数は平成24年度確定の数字

中央環境審議会環境保健部会検討結果(平成20年1月)

自動車の走行がもたらす諸社会的費用に充てるために設けられた自動車重量税の趣旨・目的並びに昭和49年度及び昭和51年度の税率引上げに際し環境保全等の社会的要請にも十分配慮することとされた経緯に鑑み、この措置は必要な費用を公正かつ効率的に徴収し得る現実に実行可能な仕組みとして合理的なものとする。

年齢階層別・性別被認定者数(平成25年3月末現在)



3. 諸外国における車体課税のグリーン化の状況等

OECD 『日本再生のための政策 OECDの提言』 (2012年4月)

- 平成24年4月に発表されたOECDによる政策提言『日本再生のための政策 OECDの提言』においては、日本の将来にとって最も重要な分野として、税制改革やグリーン成長が挙げられており、その中で、環境関連税制の利用拡大等が提言されている。

OECD 『日本再生のための政策 OECDの提言』 (2012年4月) (抄)

税制改革

- 税制改革は、財政の持続可能性のために必要な歳入を増加させつつ、長期的な成長を支える機会を提供。
- 増税が経済成長に与える短期的な負の影響は、間接税へのシフトや課税ベースの拡大やなどで抑制可能。
- 包括的な税制改革は、企業の競争力強化等を通じて日本の潜在成長を支えつつ、グリーン成長を促進。
- 環境関連の間接税は他のOECD諸国と比較してまだ低い。環境関連税の一層の拡大は、より良い環境に向けたインセンティブを提供しながら追加的歳入を増加させる、という二重のメリットがある。

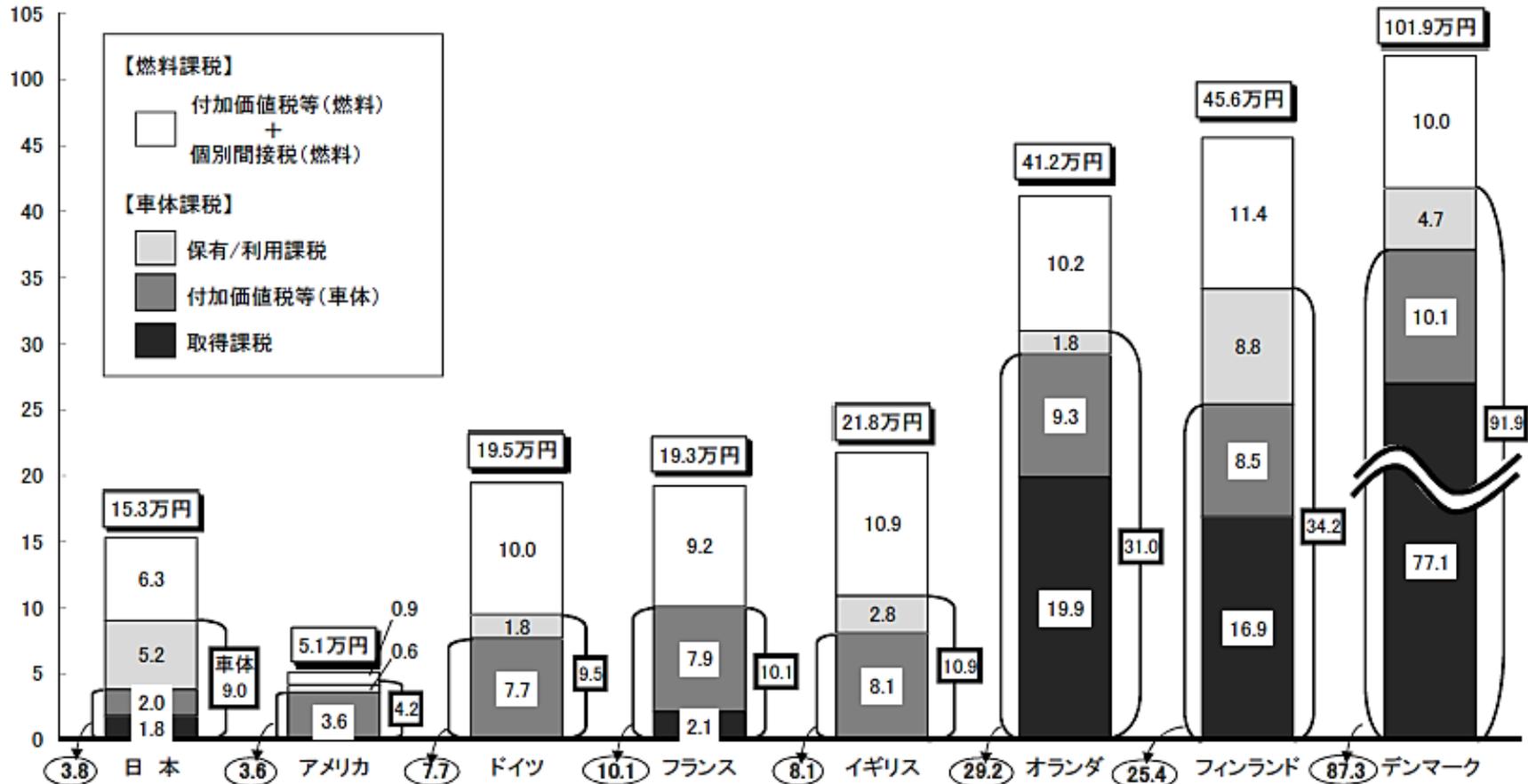
グリーン成長の実現

- 経済全体に適用する市場ベースの手法は、環境目標を達成し、エコイノベーションを推進するための優れたインセンティブとなる。
 - ✓ 石油石炭税の税率の上乗せやCO2の自主的な排出量取引制度(ETS)の導入など、市場ベースの手法はある程度進展。
 - ✓ 一方、エネルギー製品の税率はOECD諸国で最低水準。環境やその他の社会コストを十分に反映していない。
 - ✓ 環境関連の税収は2000年以降増えているが、その対GDP比はOECD諸国の大半を下回る。
 - ✓ 環境関連税の利用拡大は、財政健全化に役立つ収入を生み、税制をより成長に適したものにする。
- 製品価格とサービス料金に環境・社会コストを含めることは、様々な補助金で企業や消費者による環境に優しい製品の購入を推進することよりも適切。
 - ✓ 補助金は対象製品の消費拡大につながるため、技術的効率性の効果を相殺してしまう。また、既に逼迫状態にある財政への負担となる。

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別車体価格を同一とした場合の仮定試算)

(単位:万円)



※1 税率は平成24年12月現在。

車重量約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(6年)を勘案し、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12.26デンマーク・クローネ/ℓ、オランダ1.729ユーロ/ℓ、フィンランド1.611ユーロ/ℓ(European Commission Directorate General Energy and Transport, 2012年12月第4巻)、日本147.8円/ℓ、イギリス1.326ポンド/ℓ、フランス1.491ユーロ/ℓ、ドイツ1.586ユーロ/ℓ、アメリカ0.875ドル/ℓ(2012年12月時点IEA調べ)。

※2 為替レート:1ドル=84円、1ポンド=135円、1ユーロ=110円、1デンマーク・クローネ=15円(2012年12月の為替レートの平均値、Bloomberg)。なお、端数は四捨五入している。

※3 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、オランダの年間走行税は、北ホラント州の税率による。

※4 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または利用課税として、それぞれ整理している。

※5 上記の他に、保有または利用課税として、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)や車軸税(12ℓ以上のトラック等が課税対象)、アメリカにおいては一般道路自動車利用税(約25t超のトレーラー等が課税対象)がある。

※6 日本の個別間接税(燃料)については石油石炭税を含む。

ガソリンに係る日本の石油石炭税の税率は、本則税率2.04円/ℓであるが、地球温暖化対策のための課税の特例により、平成24年10月1日から2.29円/ℓ、平成26年4月1日から2.54円/ℓ、平成28年4月1日以降は2.8円/ℓとなる。

諸外国における自動車関係諸税の主な税制改正の経緯

取得に係る課税			保有に係る課税		
1988年 欧州自動車工業会が欧州委員会と協議し自主規制によるCO2排出削減目標を設定。					
・2002年	イギリス	社有車税(Company Car Tax)の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。	・2001年	イギリス	自動車税(Vehicle Excise Duty)の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。
・2006年	フランス	自動車登録税へのCO ₂ 追加税(La surtaxe CO2)を導入。CO ₂ 排出量に応じ設定。	・2003年	フィンランド	車両税(Fordonsskattelag)を導入。税率をCO ₂ 排出量、重量を基準に設定。
・2007年	ノルウェー	自動車登録税(Engangsavgift)の税率にCO2排出量基準を追加。	・2005年	ベルギー	連帯貢献金制度(cotisation de solidarité)(社用車のみ)を導入。料金をCO ₂ 排出量に応じ設定。
・2008年	ポルトガル	自動車税(Imposto Sobre Veículos)の税率を排気量とCO ₂ 排出量基準を併用した課税に変更。	・2006年	フランス	社用自動車税(Taxe sur les véhicules des sociétés)の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。
	フランス	ボーナス・ペナルティ制度(Bonus Malus écologique)を導入。自動車取得時に、CO ₂ 排出量の大きい車に課金(ペナルティ)、排出量の少ない車に補助金を支給(ボーナス)。		スウェーデン	自動車税(Fordonskatt)を導入。税率を種類、駆動方式、CO ₂ 排出量、重量を基準に設定。
	デンマーク	自動車登録税(Registreringsafgift af motorkøretøjer)を導入。税率は燃費に応じて設定。	・2007年	ルクセンブルク	自動車税(Taxe sur les véhicules routiers)の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。
	アイルランド	車両登録税(Cáin Cláraithe Feithiclí)の税率をCO ₂ 排出量基準と排気量基準を併用した課税に変更。		ポルトガル	自動車流通税(Imposto Único de Circulação)を導入。税率を車種、重量、排気量、CO ₂ 排出量を基準に設定。
	オーストラリア	自動車購入税(Green vehicles stamp duty scheme)を導入。CO ₂ 及びNOx排出量に応じて設定。	・2008年	オランダ	年間走行税(Motorrijtuigenbelasting)の税率にCO ₂ 排出量要件を追加。
	スペイン	自動車登録税(Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte)の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。		アイルランド	自動車税(Mótarcháin)の税率を重量基準、排気量基準、CO ₂ 排出量基準を併用した課税に変更。
2009年 EUにおいて「CO2排出規則」(Regulation (EC) No443/2009 of the European Parliament and of the Council)が成立。					
・2009年	フィンランド	自動車税(Bilskatt)(取得)の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。	・2009年	ドイツ	自動車税(Kraftfahrzeugsteuer)の税率をCO ₂ 排出量基準と排気量基準を併用した課税に変更。
・2012年	オランダ	自動車登録税(Belasting Personenauto's Motorrijwielen)の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。			

(出典)各国政府及びOECD資料をもとに作成。

(注)このほかイスラエルなどの複数の国において導入事例がある。

欧州主要国の車体課税について

- ドイツ、フランス、英国等では、車体課税の課税標準にCO2排出量を採用。
- 電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車などの次世代自動車の税率は、全額又は一部が免除。

欧州主要国における車体課税の制度概要

国名	ドイツ	フランス		英国			
課税段階	保有	取得	取得	保有	保有	保有	保有
税目/制度名	自動車税	Bonus/Malus制度	CO2追加課税	社用自動車税	自家用車保有税	自動車税	社有車税
制度概要	<ul style="list-style-type: none"> CO2排出量及び排気量を課税標準として課税(2009年～)。 * 2009年以前の登録車は、制度変更後も従前の課税標準(排気量)により課税。 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車取得後初めての登録時に、CO2排出量の大きい車に重課(malus)、排出量の少ない車に補助金を支給(bonus)。 	<ul style="list-style-type: none"> 中古車の登録時に、CO2排出量の大きい車に重課(2006年～) * Bonus/Malus制度の対象車は対象外。 	<ul style="list-style-type: none"> 業務用自動車に対し、CO2排出量を課税標準として課税(2006年～)。 * 2006年以前の登録車は、制度変更後も従前の課税標準(馬力)により課税。 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車に対し、CO2排出量を課税標準として課税(2009年～)。 * CO2排出量データのないものは、馬力により課税。 	<ul style="list-style-type: none"> CO2排出量を課税標準として課税(2001年～)。 * 2001年以前の登録車は、制度変更後も従前の課税標準(排気量)により課税。 	<ul style="list-style-type: none"> 業務用自動車に対し、CO2排出量を課税標準として課税(2002年～)。 * 2002年以前の登録車のうちCO2排出量データのないものは、排気量を課税標準として課税。
税率	<ul style="list-style-type: none"> 排気量基準(100ccm当り): ガソリン車 244円(2€) ディーゼル車 1,159円(9.5€) CO2排出量基準: 110gCO2/km超の車に対し、超過1g当り244円(2€) 	<ul style="list-style-type: none"> 110gCO2/km以下の車の取得: 最大 85.4万円(7,000€)補助 135gCO2/km以上の車の取得: 最大 73.2万円(6,000€)重課 	<ul style="list-style-type: none"> 200gCO2/km超の車の取得に対し、超過1g当り244～488円(2～4€)。 	<ul style="list-style-type: none"> 50gCO2/km超の車に対し、排出量に応じて244～3,294円(2～27€)。 	<ul style="list-style-type: none"> 190gCO2/km超の車に対し、一律1.95万円(160€)。 	<ul style="list-style-type: none"> 初年度: 131gCO2/km超の車に対し、最大14.6万円(1,030£) 2年目以降: 101gCO2/km超の車に対し、最大6.7万円(475£) 	<ul style="list-style-type: none"> 車両価格にCO2排出量に応じた割合(ガソリン車5～35%、ディーゼル車8～35%)、所得税率(20～50%)を乗じる
次世代車(EV等)の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> EVは重量(200kg当り)に応じて1,373～1,559円(11.25～12.78€)課税。 但し、現在、購入時から5年間免税、5年目以降も、税率の50%軽減。 	<ul style="list-style-type: none"> EV(20gCO2/km以下): 最大85.4万円(7,000€)補助(税込価格30%上限) PHV(21～50gCO2/km): 61万円(5,000€)補助 HV・CNG(51～110gCO2/km): 最大54.9万円(4,500€)補助 	<ul style="list-style-type: none"> E85(エタノール85%車)は50%軽減。 	<ul style="list-style-type: none"> EV・CNG(天然ガス車)・E85(エタノール85%車)等は免税。 HV(110g/km以下)は初年度から2年間免税。 	<ul style="list-style-type: none"> (特になし) 	<ul style="list-style-type: none"> EVIは免税。 HV・PHVの税率を軽減。初年度最大14.5万円(1,020£)、2年目以降は最大6.6万円(465£)。 	<ul style="list-style-type: none"> 2010年より5年間に限りEVIは免税(2015年3月まで) 75gCO2/km以下のHV車等の税率は5%。

(注1) 為替レートは、1€=122円、1£=142円。

(注2) 乗用車の自動車取得時の登録料や付加価値税は含まない。但し、エコカー購入補助や非エコカー購入に対するペナルティは含む。

(出典) OECD/EEAデータベース、ドイツ連邦政府、2012、17/11183 - Deutscher Bundestag、フランス環境エネルギー管理庁、2012、Calcul de la Taxe sur les Véhicules de Société - TVS、フランス車両登録機関ホームページ(<http://www.carte-grise.org>)、英国歳入税関庁、2012、Booklet 480: Expenses and benefits - a tax guide 等より作成。

4. 車体課税の見直しの方向性

平成25年度税制改正大綱(平成25年1月24日自由民主党・公明党)(抄)

第一 平成25年度税制改正の基本的考え方

2 社会保障・税一体改革の着実な実施

(3) 消費税引上げに伴う対応

② 車体課税の見直し

自動車取得税及び自動車重量税については、税制抜本改革法第7条第1号カにおいて、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化を図る観点から、見直しを行うこととされている。

イ 自動車取得税については、安定的な財源を確保して、地方財政への影響に対する適切な補てん措置を講じることを前提に、地方団体の意見を踏まえながら、以下の方向で抜本的な改革を行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

(イ)自動車取得税は、二段階で引き下げ、消費税10%の時点で廃止する。消費税8%の段階では、**エコカー減税の拡充などグリーン化を強化**する。必要な財源は別途措置する。

(ロ)消費税10%段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、**一層のグリーン化の維持・強化**及び安定的な財源確保の観点から、地域の自主性、自立性を高めつつ、**環境性能等に応じた課税**を実施することとし、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない。

ロ 自動車重量税については、以下の方向で見直しを行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

(イ)**エコカー減税制度の基本構造を恒久化**する。消費税8%段階では、財源を確保して、一層のグリーン化等の観点から、燃費性能等に応じて軽減する等の措置を講ずる。今後、**グリーン化機能の維持・強化**及び安定的な財源確保の観点から、**環境性能に応じた課税**を検討する。

(ロ)自動車重量税については、車両重量等に応じて課税されており、道路損壊等と密接に関連している。今後、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、原因者負担・受益者負担としての性格を明確化するため、その税収について、道路の維持管理・更新等のための財源として位置づけ、自動車ユーザーに還元されるものであることを明らかにする方向で見直しを行う。その際、**その税収の一部が公害健康被害補償の財源として活用されていることにも留意**する。

車体課税の見直しに向けて - 環境面からのグッド減税・バッド課税 -

○ 車体課税のグリーン化を更に進め、環境性能に応じた課税をすることにより、

- ① 環境技術の向上・普及を通じた効果的な環境負荷の削減
- ② 環境性能に優れた車を選択する人の負担軽減
- ③ 汚染者負担による公害健康被害補償の安定財源の確保

を同時に実現することが可能。

※ 環境面からは、自動車取得税の「単なる」廃止・引き下げは、非エコカー（環境性能に劣る自動車）の取得コストのみが低下することにより、非エコカーが増加する結果、CO2排出量等の環境負荷が増加することが懸念される。