

平成27年2月17日

車体課税関係資料

総務省自治税務局
都道府県税課・市町村税課

**平成27年度税制改正（消費税率10%への引上げ時）における
車体課税に関する残された課題**

平成26年度与党税制改正大綱													
<p>①自動車取得税の廃止等及び自動車税における環境性能割の導入</p>	<p>○自動車取得税は、消費税率10%への引上げ時に廃止</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>～平成26.3</th> <th>平成26.4～</th> <th>消費税率 10%引上げ時</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自家用自動車</td> <td style="text-align: center;">5%</td> <td style="text-align: center;">3%</td> <td style="text-align: center;">廃止</td> </tr> <tr> <td>営業用自動車・軽自動車</td> <td style="text-align: center;">3%</td> <td style="text-align: center;">2%</td> <td style="text-align: center;">廃止</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 平成27年4月以降のエコカー減税の取扱い</p> <p>○自動車取得税の廃止と併せて、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税（環境性能割）を、自動車税の取得時の課税として実施（税率0～3%）</p>		～平成26.3	平成26.4～	消費税率 10%引上げ時	自家用自動車	5%	3%	廃止	営業用自動車・軽自動車	3%	2%	廃止
	～平成26.3	平成26.4～	消費税率 10%引上げ時										
自家用自動車	5%	3%	廃止										
営業用自動車・軽自動車	3%	2%	廃止										
<p>②自動車税（排気量割）におけるグリーン化特例^{（※）}の見直し ※燃費性能が良い車の自動車税の2年目の減免</p>	<p>○対象を重点化した上で、対象車は軽課を強化</p>												
<p>③軽自動車税における軽課の検討</p>	<p>○グリーン化を進める観点から検討</p>												

・ 自動車重量税については、エコカー減税の基準の見直しを行うとともに、エコカー減税制度の基本構造を恒久化

[参考 平成25年12月11日 自由民主党税制調査会長・公明党税制調査会長]

現在、道路運送車両法上登録制度や検査制度がないために税制上、新規車両と既存車両の区別や経過年数による政策的課税ができない原付や軽二輪等について、これらを把握し、軽自動車（四輪）のような課税を可能とする方法について、行政コスト、納税者の負担等も勘案し、検討を行う。

【第12回 9月26日(金)】

- ・ 一般社団法人日本自動車工業会
- ・ 一般社団法人全国軽自動車協会連合会
- ・ 一般社団法人日本自動車販売協会連合会
- ・ 一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会
- ・ 日本自動車輸入組合

【第13回 10月3日(金)】

- ・ 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会
- ・ 公益社団法人全日本トラック協会
- ・ 公益社団法人日本バス協会
- ・ 一般社団法人日本自動車連盟
- ・ 全日本自動車産業労働組合総連合会
- ・ 全国オートバイ協同組合連合会
- ・ 経済産業省
- ・ 国土交通省
- ・ 環境省

第一 平成27年度税制改正の基本的考え方

Ⅲ 社会保障・税一体改革

1 消費税率10%への引上げ時期の変更

経済再生と財政健全化を両立するため、平成27年10月に予定していた消費税率10%への引上げ時期を平成29年4月とする。社会保障制度を次世代に引き渡す責任を果たすとともに、市場や国際社会からの信認を高めるために財政健全化を着実に進める姿勢を示す観点から、平成29年4月の消費税率10%への引上げは、「景気判断条項」を付さずに確実に実施する。（略）

2 消費税率引上げ時期の変更に伴う対応

(2) 車体課税の見直し

平成26年度与党税制改正大綱等における消費税率10%段階の車体課税の見直しについては、平成28年度以後の税制改正において具体的な結論を得る。

緊急要望

➤ 現行のエコカー減税制度の維持・延長

本年の消費税増税が自動車ユーザーの家計を直撃しており、ユーザーの負担増が国内自動車販売にも波及しております。新車販売は前年割れが続いており、販売の落ち込みが国内生産にも影響しております。その結果、日本を代表する基幹産業である自動車産業の雇用減や空洞化が懸念されております。このため、早急な国内市場の需要喚起措置が必要であり、期限切れとなるエコカー減税については、2015年度燃費基準達成車を対象とした、現行制度での延長を要望いたします。止むを得ず基準の置き換えを行う場合でも、少なくとも2020年度燃費基準達成を減税対象とすべきです。

➤ 複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減

自動車ユーザーの負担する自動車関係諸税は9種類・9兆円に及び、特に取得・保有段階に課せられる車体課税は、欧米諸国の約2～36倍と国際的にみても極めて重いものとなっています。自動車は「生活必需品」であり、都市部・地方を問わず生活に欠かせない存在です。このため、簡素で公正な税体系に見直すとともに、7,500万自動車ユーザーの負担軽減を図るべきであり、車体課税と燃料課税の抜本的な見直しを要望いたします。

◇ 車体課税（自動車取得税、自動車税、自動車重量税、軽自動車税）

- ・ 自動車取得税は税率を1%引き下げ、消費税率10%時点で確実に廃止すべき
- ・ 自動車税は将来的には国際的に適正である軽自動車税の水準に見直すべきであるが、まずは増税による悪影響の大きいコンパクトカー等の税率を引き下げるべき
- ・ 自動車重量税は将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」（旧暫定税率）は速やかに廃止すべき
- ・ 軽自動車税（二輪車を含む）はこれ以上の負担にならないようにすべき

◇ 燃料課税（ガソリン税、軽油引取税）

- ・ ガソリン税、軽油引取税に上乘せされたままの「当分の間税率」（旧暫定税率）は速やかに廃止すべき
- ・ ガソリン税のTax on Tax は速やかに解消すべき

平成26年度与党税制改正大綱（抄）

平成25年12月12日
自由民主党・公明党

第一 平成26年度税制改正の基本的考え方

2 税制抜本改革の着実な実施

(1) 車体課税の見直し

税制抜本改革法第7条第1号カの規定及び平成25年度与党税制改正大綱、さらには、「民間投資活性化等のための税制改正大綱」を踏まえ、経済情勢に配慮する観点から、消費税率引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の緩和も視野に入れ、国、地方を通じ、車体課税について、以下のように見直すこととする。

- ① 自動車取得税については、消費税率8%への引上げ時において、平成22年度燃費基準を満たした自動車等の取得に係る税率を引き下げることとし、自家用自動車については5%から3%、営業用自動車及び軽自動車については3%から2%にそれぞれ引き下げるとともに、平成26年度までの措置であるエコカー減税の軽減率を拡充する。エコカー減税については、平成27年度税制改正において基準の切替えと重点化を図る。

自動車取得税は、消費税率10%への引上げ時（平成27年10月予定）に廃止する。そのための法制上の措置は、消費税率10%段階における他の車体課税に係る措置と併せて講ずる。

- ② 自動車税については、平成25年度末で期限切れを迎える「グリーン化特例」について、対象車種にクリーンディーゼル車を追加する等の基準の切替えと重点化、拡充を行った上で2年間延長する。

また、消費税率10%段階において、平成25年度与党税制改正大綱を踏まえ、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税（環境性能割）を、自動車税の取得時の課税として実施することとし、平成27年度税制改正で具体的な結論を得る。その大要は、以下のとおりとする。

イ 課税標準は取得価額を基本とし、控除及び免税点のあり方等について併せて検討する。税率は、省エネ法に基づく燃費基準値の達成度に応じて、0～3%の間で変動する仕組みとする。具体的な燃費基準値達成度の税率への反映方法等については、省エネ法に基づく平成32年度燃費基準への円滑な移行を視野に入れて検討を行う。

ロ 環境性能課税の税収規模は、平均使用年数を考慮した期間において、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規模を確保するものとする。

ハ 自動車税（排気量割）のグリーン化特例については、環境性能割の導入時に、環境性能割を補完する趣旨を明確化し、環境性能割非課税の自動車に対象を重点化した上で、軽課を強化する。

ニ 環境性能課税及びグリーン化特例の制度設計に当たっては、幅広い関係者の意見を聴取しつつ、技術開発の動向等も踏まえて、一層のグリーン化機能が発揮されるものとなるよう、検討するものとする。

- ③ 軽自動車税については、平成27年度以降に新たに取得される四輪車等の税率を、自家用乗用車にあっては1.5倍に、その他の区分の車両にあっては農業者や中小企業者等の負担を考慮し約1.25倍にそれぞれ引き上げる。

また、軽自動車税においてもグリーン化を進める観点から、最初の新規検査から13年を経過した四輪車等について、平成28年度から約20%の重課を行うこととし、併せて軽課についても検討を行うこととする。二輪車等については、税率を約1.5倍に引き上げた上で、2,000円未満の税率を2,000円に引き上げる。

エコカー減税の変遷

エコカー減税とは、一定の排出ガス性能を備えた自動車（新車に限る）について、燃費性能に応じて自動車取得税の税率の軽減措置を講じるもの。

乗用車 【平成21年度～23年度】

区 分		軽減率 (対象率)
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（★★★★）、 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 H22年度燃費基準+25%達成)		非課税 [H21 9.9% H22 10.8% H23 15.1%
ガソリン車	★★★★かつH22年度 燃費基準+25%達成	75% 軽減 [H21 29.2% H22 39.5% H23 50.6%
	★★★★かつH22年度 燃費基準+15%達成	50% 軽減 [H21 26.0% H22 26.5% H23 16.3%
対象率合計		H21 65.1% H22 76.7% H23 81.9%

【平成24年度～25年度】

区 分		軽減率 (対象率)
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)		非課税 [H24 35.4% H25 53.7%
ハイブリッド車	★★★★かつH27年度 燃費基準+20%達成 (H22年度燃費基準 +50%達成)	75% 軽減 [H24 9.5% H25 10.1%
	★★★★かつH27年度 燃費基準+10%達成 (H22年度燃費基準 +38%達成)	
	★★★★かつH27年度 燃費基準達成 (H22年度燃費基準 +25%達成)	
対象率合計		H24 73.9% H25 82.5%

【平成26年度】

区 分	軽減率
同 左	非課税
	80% 軽減
	60% 軽減

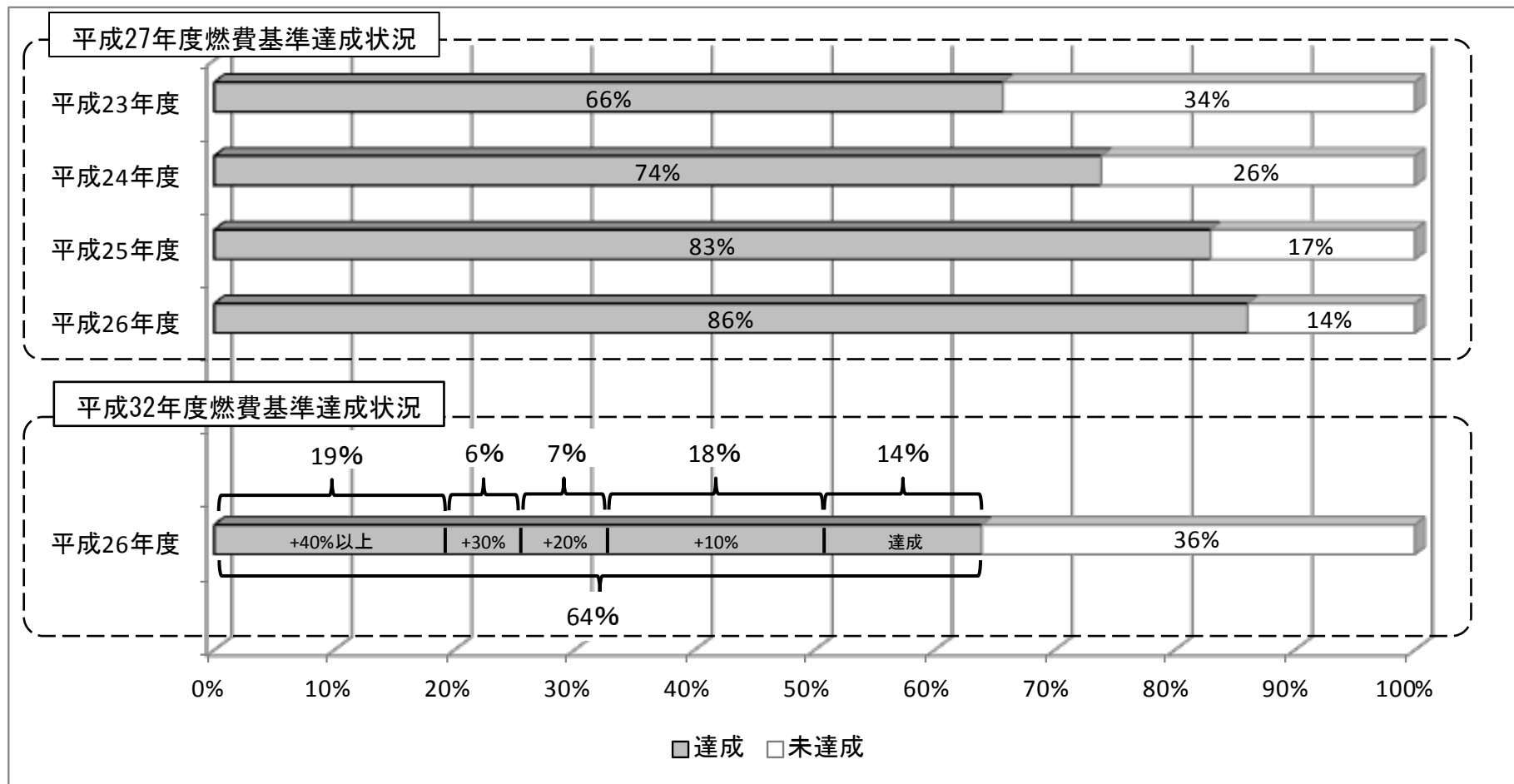
注1 ★★★★★：平成17年排出ガス基準75%低減達成。

注2 ポスト新長期規制：ディーゼル車等において、平成21年以降に適用される排出ガス規制。

注3 平成24年度以降の「H22年度燃費基準」については、JC08モード燃費値を算定していない自動車の場合に限り適用。

注4 対象率は自動車工業会「自動車重量税・自動車取得税の免税措置対象台数（販売）」をもとに作成（数値は速報ベース、登録車及び軽自動車のみ）

新車販売台数における平成27年度及び平成32年度燃費基準達成状況

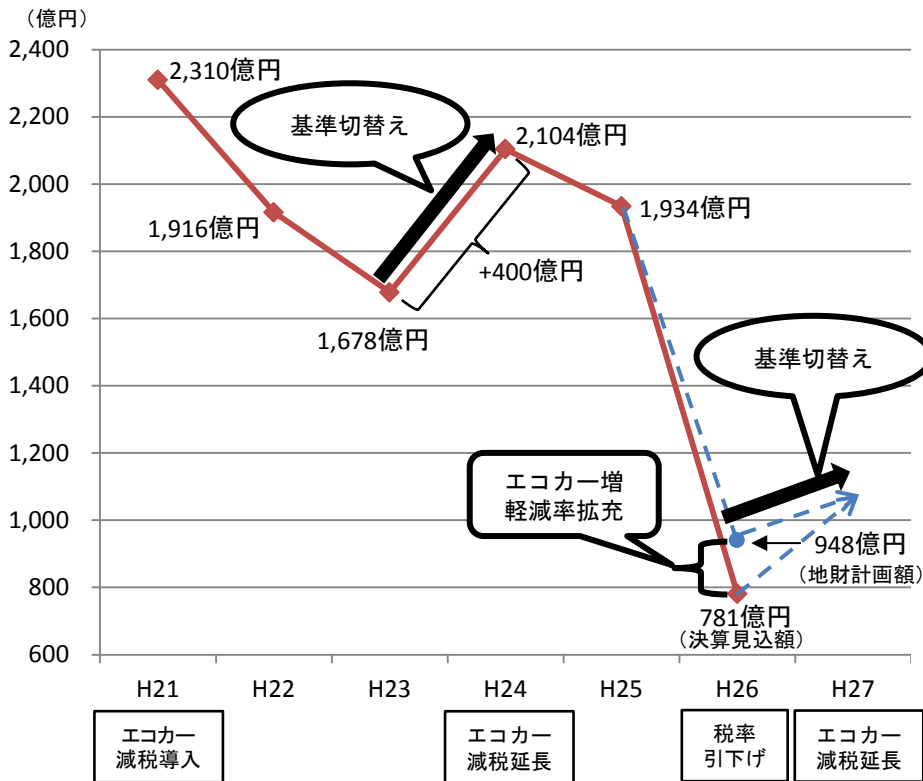


※平成27年度燃費基準達成状況は日本自動車工業会HPをもとに総務省作成（販売台数ベース、平成26年度は4月～8月の台数）
 ※平成32年度燃費基準達成状況は国土交通省データ（平成26年4月～8月の登録台数ベース）をもとに総務省作成（内訳は総務省試算）

※いずれも乗用車（登録車+軽自動車）の状況

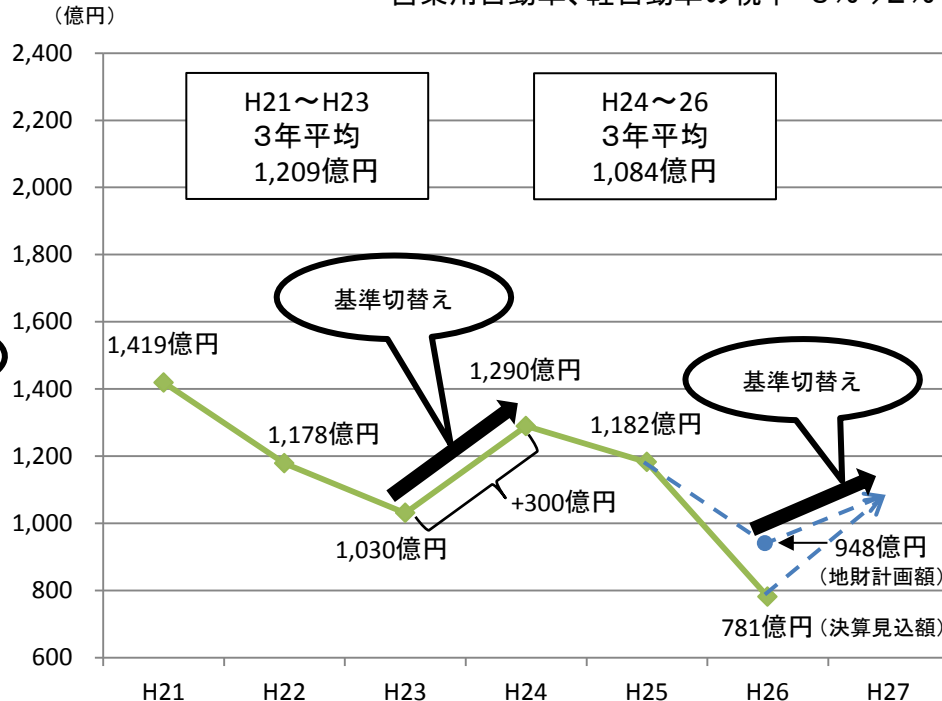
自動車取得税収の推移（決算額と現行税率換算後）

<決算額>



<現行税率換算後>

自家用自動車の税率 5%→3%
 営業用自動車、軽自動車の税率 3%→2%



【平成16年度以降の税収の推移】

年度	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
税収 (億円)	4,509	4,528	4,570	4,247	3,663	2,310	1,916	1,678	2,104	1,934	781

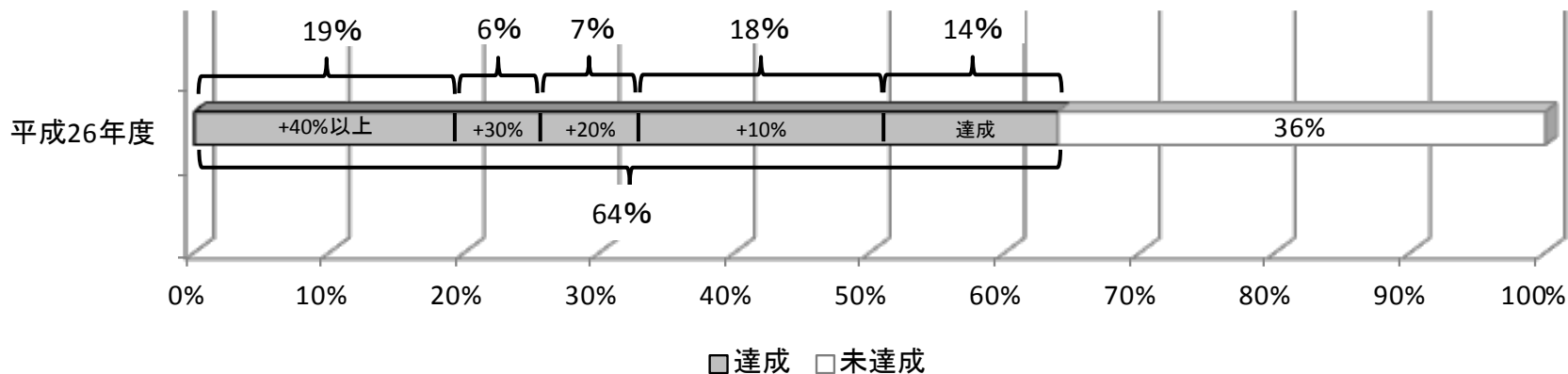
※平成24年度までは決算額、平成25年度及び平成26年度は決算見込額(平成26年度は現時点での推計)である。

エコカー減税の見直しにおける検討の方向性

平成26年度与党税制改正大綱（抄）

エコカー減税については、平成27年度税制改正において基準の切替えと重点化を図る。

新車販売台数における平成32年度燃費基準達成状況（再掲）



燃費基準	<ul style="list-style-type: none"> 平成27年度燃費基準は当該年度までに達成すべきものであり、また最新の燃費基準に対して税制上のインセンティブを付与すべきであることから、平成32年度燃費基準への切替えを図る必要があるのではないか。
軽減率・軽減対象	<ul style="list-style-type: none"> 平成32年度燃費基準を達成している車については、何らかのインセンティブを付与すべきではないか、という考え方がある一方で、新車全体の6割以上の車が既に本基準を達成していることを考慮すべきではないか。 平成26年度については、エコカー減税の対象車の普及拡大や軽減率の拡充により税収が当初より大幅に減少する見込みであることも考慮すべきではないか。 これらの状況を踏まえ、より段階的なエコカー減税の仕組みとなるように現行の軽減率及び軽減対象について見直すべきではないか。

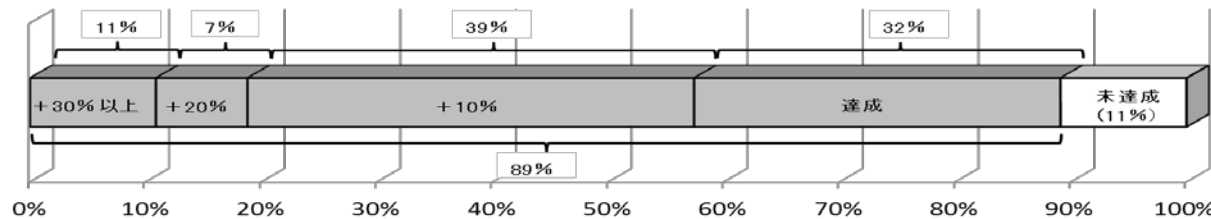
軽自動車税のグリーン化特例（軽課）について

【グリーン化特例（軽課）を導入する場合の論点】

①グリーン化特例（軽課）の対象

- ・ 環境性能に特に優れた軽自動車を対象とすべきではないか。（H32年度燃費基準に基づく軽課対象車区分を設定）
※ ガソリン車・ハイブリッド車は、いずれも平成17年排出ガス基準75%低減達成車（★★★★）であることが前提。

【軽自動車（乗用車）の新車販売台数における平成32年度燃費基準達成状況（平成26年度）】



※ 平成32年度燃費基準達成状況は、国土交通省データ（平成26年4月～8月の新車台数ベース）をもとに総務省作成。（内訳は総務省試算）

②導入した場合の適用期限

- ・ 環境性能割の制度設計を行う際に見直せるように終期を設定してはどうか。

③グリーン化特例（軽課）の内容

- ・ 環境性能割との関係
- ・ 自動車税のグリーン化特例（軽課）との関係
（「自動車税（排気量割）のグリーン化特例については、環境性能割の導入時に、環境性能割を補完する趣旨を明確化し、環境性能割非課税の自動車に対象を重点化した上で、軽課を強化する。」（平成26年度与党税制改正大綱））

第一 平成27年度税制改正の基本的考え方

Ⅲ 社会保障・税一体改革

1 消費税率10%への引上げ時期の変更

経済再生と財政健全化を両立するため、平成27年10月に予定していた消費税率10%への引上げ時期を平成29年4月とする。（略）

2 消費税率引上げ時期の変更に伴う対応

(2) 車体課税の見直し

平成26年度与党税制改正大綱等における消費税率10%段階の車体課税の見直しについては、平成28年度以後の税制改正において具体的な結論を得る。

自動車取得税及び自動車重量税に係るエコカー減税については、燃費基準の移行を円滑に進めるとともに、足下の自動車の消費を喚起することにも配慮し、経過的な措置として、平成32年度燃費基準への単純な置き換えを行うとともに、現行の平成27年度燃費基準によるエコカー減税対象車の一部を、引き続き減税対象とする等の措置を講ずる。

自動車重量税については、消費税率10%への引上げ時の環境性能割の導入にあわせ、エコカー減税の対象範囲を、平成32年度燃費基準の下で、政策インセンティブ機能を回復する観点から見直すとともに、基本構造を恒久化する。また、平成25年度及び平成26年度与党税制改正大綱に則り、原因者負担・受益者負担の性格等を踏まえる。

軽自動車税については、一定の環境性能を有する四輪車等について、その燃費性能に応じたグリーン化特例（軽課）を導入する。この特例については、自動車税・軽自動車税における環境性能割の導入の際に自動車税のグリーン化特例（軽課）とあわせて見直す。また、二輪車等の税率引上げについて、適用開始を1年間延期し、平成28年度分からとする。

なお、消費税率10%段階の車体課税の見直しにおいては、税制抜本改革法第7条に沿いつつ、自動車をめぐるグローバルな環境や課税のバランス、自動車に係る行政サービス等を踏まえた議論を行う。

自動車取得税におけるエコカー減税の見直し（案）

乗用車

【改正前（平成24年度～26年度）】

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）		非課税
ガソリン車 ハイブリッド車	★★★★かつ H27年度燃費基準+20%達成	80% 軽減
	★★★★かつ H27年度燃費基準+10%達成	
	★★★★かつ H27年度燃費基準達成	

【改正後（平成27年度～28年度）】

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）		非課税
ガソリン車 ハイブリッド車	★★★★かつ H32年度燃費基準+20%達成	80% 軽減
	★★★★かつ H32年度燃費基準+10%達成	
	★★★★かつ H32年度燃費基準達成	
	★★★★かつ H27年度燃費基準+10%達成	
	★★★★かつ H27年度燃費基準+5%達成	

新設

※ ★★★★★：平成17年排出ガス基準75%低減達成。

※ ポスト新長期規制：ディーゼル車等において、平成21年以降（車両総重量等により、平成21年、22年と異なる）に適用される排出ガス規制。

※ 「改正前」の軽減率は平成26年度改正後のもの。

軽量車・中量車・重量車

乗用車と同様の考え方に基づき、排出ガス・燃費（平成27年度燃費基準）の各要件を満たすものについて、要件の達成割合に応じて軽減。

軽自動車税のグリーン化特例（軽課）（案）

- ① 適用期間：平成27年4月1日から平成28年3月31日までに新規取得した軽四輪等（三輪以上の軽自動車）
- ② 軽課年度：平成28年度のみ
- ③ 対象及び軽課割合：下表のとおり

※ 自動車税・軽自動車税における環境性能割の導入の際に自動車税のグリーン化特例（軽課）とあわせて見直す。

○対象及び軽課割合

< 軽乗用車 >

対象車	内容
電気自動車等	税率を概ね75%軽減
H32年度燃費基準 +20%達成車	税率を概ね50%軽減
H32年度燃費基準 達成車	税率を概ね25%軽減

< 軽貨物車 >

対象車	内容
電気自動車等	税率を概ね75%軽減
H27年度燃費基準 +35%達成車	税率を概ね50%軽減
H27年度燃費基準 +15%達成車	税率を概ね25%軽減

※ 「電気自動車等」：電気自動車及び天然ガス自動車（ポスト新長期規制からNOx10%低減）とする。

※ ガソリン車・ハイブリッド車は、いずれも平成17年排出ガス基準75%低減達成車（★★★★）に限る。

○軽課を適用した場合の標準税率（例）

車種区分	標準税率	軽課		
		25%軽減	50%軽減	75%軽減
四輪以上の自家用乗用車	10,800円	8,100円	5,400円	2,700円

二輪車に係る軽自動車税について（案）

平成27年度税制改正大綱（平成26年12月30日 自由民主党・公明党）

第二 平成27年度税制改正の具体的内容

四 消費課税

5 車体課税の見直し

（5）平成27年度分以後の年度分について適用することとされている原動機付自転車及び二輪車に係る税率について、適用開始を1年間延期し、平成28年度分以後の年度分について適用することとする。

【 二輪車に係る軽自動車税 】

		現 行	改正後
①原動機付自転車	50cc以下	1,000円	2,000円
	50cc超90cc以下	1,200円	2,000円
	90cc超125cc以下	1,600円	2,400円
	ミニカー	2,500円	3,700円
②二輪の軽自動車	(125cc超250cc以下)	2,400円	3,600円
③二輪の小型自動車	(250cc超)	4,000円	6,000円