

參考資料

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。

4 地域主権

29. 目的を失った自動車関連諸税の暫定税率は廃止する

【政策目的】

- 課税の根拠を失った暫定税率を廃止して、税制に対する国民の信頼を回復する。
- 2.5 兆円の減税を実施し、国民生活を守る。特に、移動を車に依存することの多い地方の国民負担を軽減する。

【具体策】

- ガソリン税、軽油引取税、自動車重量税、自動車取得税の暫定税率は廃止して、2.5 兆円の減税を実施する。
- 将来的には、ガソリン税、軽油引取税は「地球温暖化対策税（仮称）」として一本化、自動車重量税は自動車税と一本化、自動車取得税は消費税との二重課税回避の観点から廃止する。

自動車税の概要

項 目	内 容
1. 課 税 主 体	都道府県
2. 納 税 義 務 者	自動車の所有者
3. 課 税 客 体	自動車(二輪の小型自動車、軽自動車、大型特殊及び小型特殊自動車を除く)
4. 税 率	<標準税率> 自動車の種類、排気量等ごとに設定 【例】自家用乗用車（1,500cc超2,000cc以下） 39,500円 <制限税率> 標準税率の1.5倍 <グリーン化による特例税率>（平成13年創設） 排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車は税率を軽減し、新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車は税率を重くする特例措置（いわゆる「自動車税のグリーン化」）
5. 納 期	5月中において、都道府県の条例で定める。
6. 税 収	1兆6,272億円（平成22年度地財ベース）

自動車重量税(国税)の概要

課税主体	国
納税義務者	上記の自動車検査証の交付又は返付を受ける者及び車両番号の指定を受ける者
課税客体	① 新規検査若しくは予備検査による自動車検査証の交付又は継続検査、臨時検査、分解整備検査若しくは構造等変更検査による自動車検査証の返付を受ける自動車 ② 車両番号の指定を受ける軽自動車
税 率	・ 以下の表は、次世代型自動車(電気自動車、ハイブリッド自動車等)及び経年車(18年超)以外の自動車に対する税率。 ・ 次世代型自動車については本則税率、経年車については暫定税率廃止前の税率水準が適用される。

(単位：円)

区 分			自家用自動車			営業用自動車		
			車 検 有 効 期 間					
			1 年	2 年	3 年	1 年	2 年	3 年
検査自動車	乗用自動車	車両重量0.5tごと	5,000	10,000	15,000	2,700	—	—
	バ ス	車両総重量1tごと	5,000	—	—	2,700	—	—
	トラック(車両総重量2.5t超)	〃	5,000	10,000	—	2,700	5,400	—
	トラック(車両総重量2.5t以下)	〃	3,800	7,600	—	2,700	5,400	—
	特種用途自動車	〃	5,000	10,000	—	2,700	5,400	—
	小型二輪	一両につき	2,200	4,400	6,600	1,600	3,200	4,800
	軽自動車	〃	3,800	7,600	11,400	2,700	5,400	—
届出軽自動車	軽二輪	一両につき	5,500			4,300		
	その他	〃	11,300			8,100		

※臨時検査については上記税率の2分の1の税率

納 期	車検時(自動車の種類に応じて1～3年ごと)
税 収	7, 5 6 0億円(平成22年度予算額) (うち国税分4, 4 7 0億円、譲与税分3, 0 9 0億円) 割合：2／3は国、1／3を市町村へ譲与(自動車重量譲与税) ※ 平成22年度以降は、当分の間、国：5 9 3／1 0 0 0、市町村：4 0 7／1 0 0 0

運輸部門におけるCO₂排出量の推移

○1990年（温暖化対策の基準年）比で、CO₂排出量が運輸部門全体で+14.6%の増加。

○運輸部門の約9割は自動車交通であり、特に、5割を占める自家用車（ガソリンを主に使用）が、41.6%増加。

運輸部門概況

（単位：億トン）

排出源	1990年	2007年		1990年⇒2007年
			構成比	
貨物車・トラック	0.95	0.89	35.6%	-6.2%
自家用車	0.85	1.20	48.2%	41.6%
バス・タクシー	0.10	0.09	3.6%	-9.7%
その他	0.28	0.32	12.7%	12.1%
計	2.17	2.49	100%	14.6%

＜出典＞ 温室効果ガス排出・吸収目録

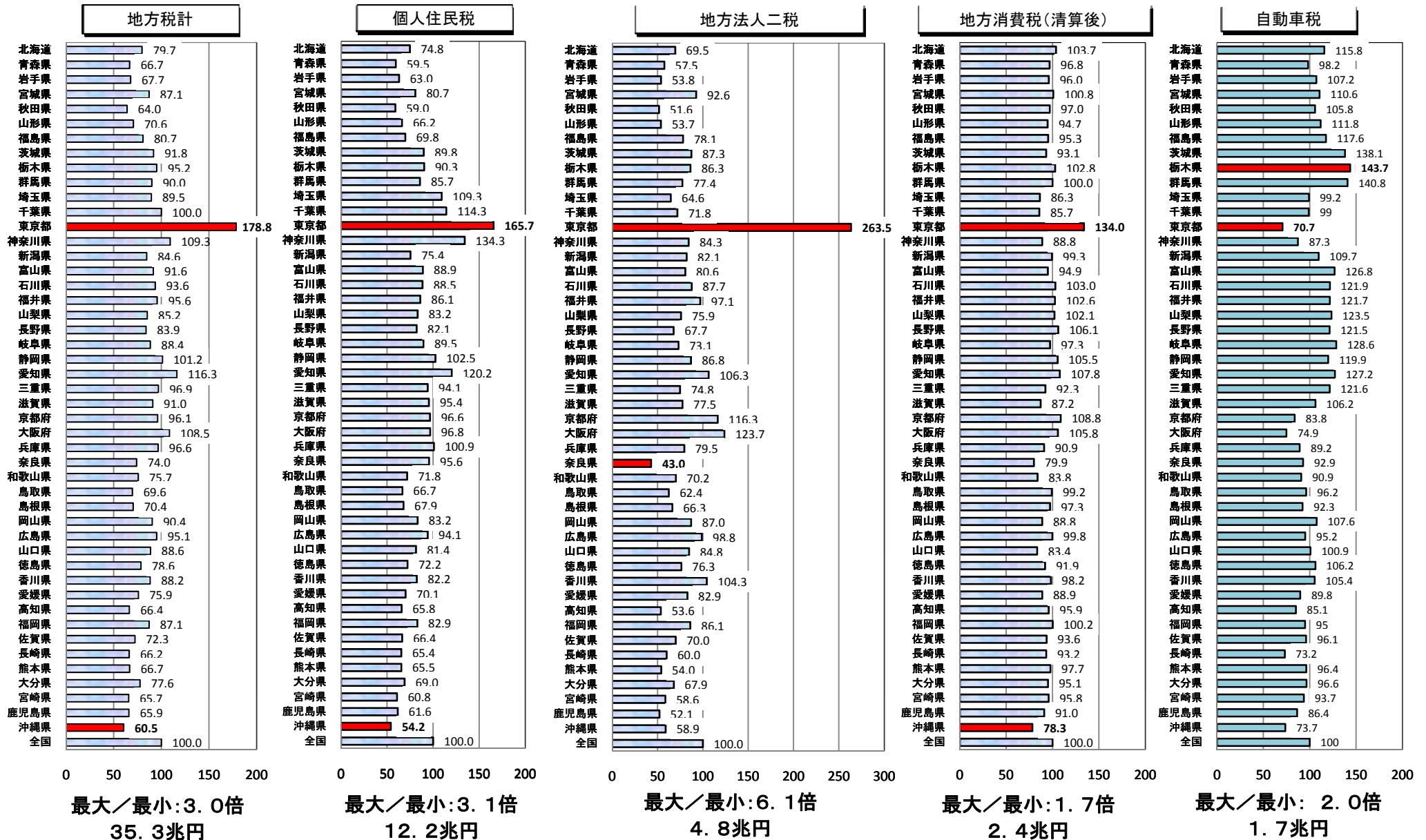
（参考）部門別CO₂排出量の推移

（単位：億トン）

部門	1990年	2007年		1990年⇒2007年
			構成比	
産業	4.82	4.71	36.1%	-2.3%
運輸	2.17	2.49	19.1%	14.6%
業務	1.64	2.36	18.1%	43.8%
家庭	1.27	1.80	13.8%	41.2%
計	11.44	13.04	100%	14.0%

＜出典＞ 温室効果ガス排出・吸収目録

人口一人当たりの税収額の指数(平成21年度決算見込)



※「最大／最小」は、各都道府県ごとの人口1人当たり税収額の最大値を最小値で割った数値である。

(注1) 地方税収計の税収額は、地方法人特別譲与税の額を含み、超過課税、法定外普通税及び法定外目的税を除いたものである。

(注2) 個人住民税の税収額は、個人道府県民税(均等割及び所得割)及び個人市町村民税(均等割及び所得割)の合計額であり、超過課税分を除く。

(注3) 地方法人二税の税収額は、法人道府県民税、法人市町村民税及び法人事業税の合計額であり、超過課税分を除く。

(注4) 自動車税の税収額は、超過課税分を除く。

(注5) 人口は、平成22年3月31日現在の住民基本台帳人口による。

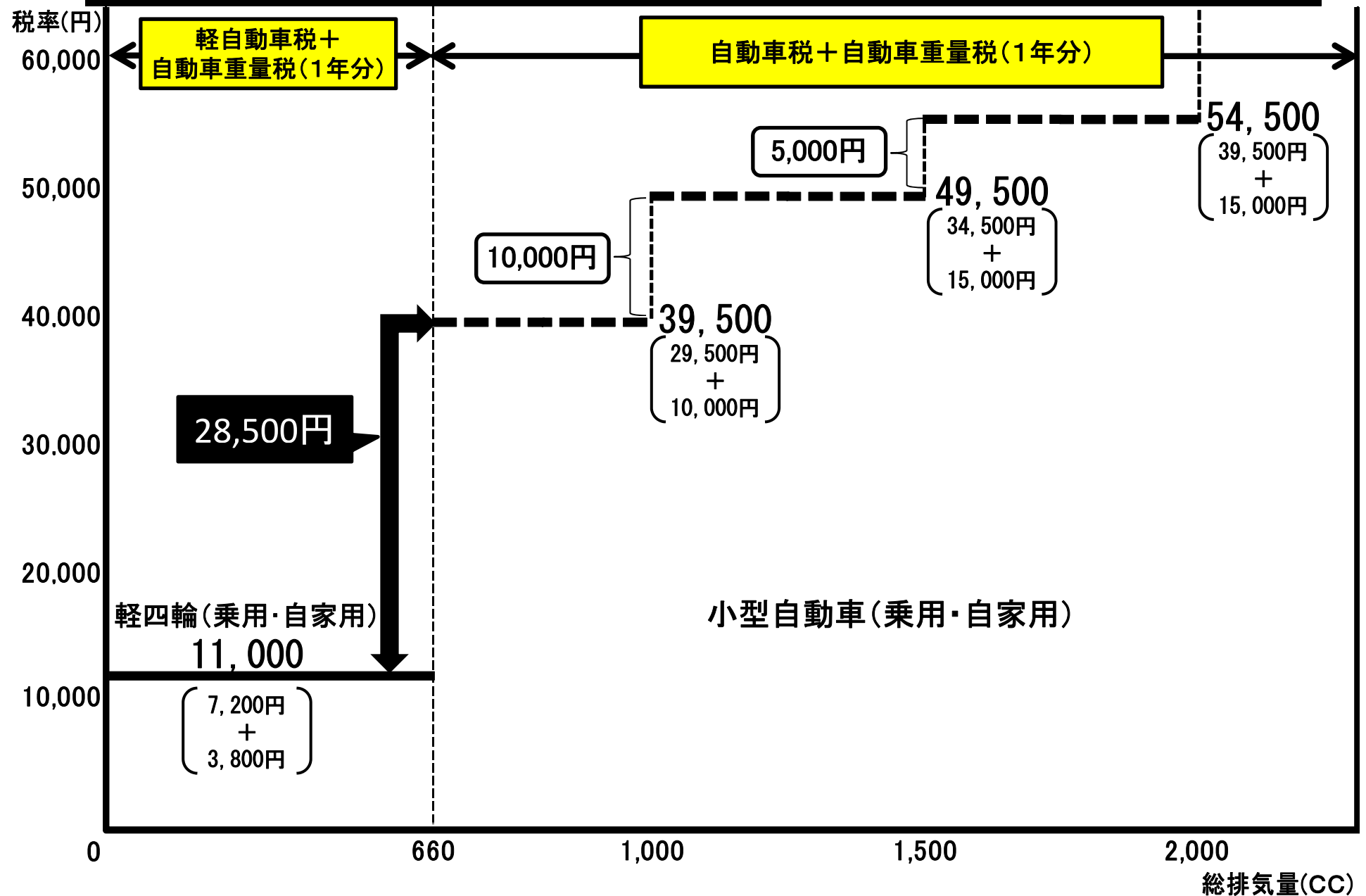
軽自動車税の概要

- 1 課税団体 市町村
- 2 課税客体 軽自動車、二輪の小型自動車、原動機付自転車、小型特殊自動車
- 3 納税義務者 軽自動車等の4月1日現在の所有者
- 4 標準税率

区 分		年 税 額
原動機付自転車 (125cc以下)	イ 総排気量50cc以下のもの又は定格出力0.6kw以下のもの（二に掲げるものを除く）	1,000円
	ロ 二輪のもので 総排気量50cc超90cc以下のもの又は定格出力0.6kw超0.8kw以下のもの	1,200円
	ハ 二輪のもので 総排気量90cc超のもの又は定格出力0.8kw超のもの	1,600円
	ニ 三輪以上のもので 総排気量20cc超のもの又は定格出力0.25kw超のもので一定のもの	2,500円
軽自動車 (660cc以下) 及び 小型特殊自動車	イ 二輪のもの（側車付きのものを含む。）（125cc超250cc以下）	2,400円
	ロ 三輪のもの	3,100円
	ハ 四輪以上のもの 乗用のもの 営業用 自家用	5,500円 7,200円
	貨物用のもの 営業用 自家用	3,000円 4,000円
二輪の小型自動車(250cc超)		4,000円

- 5 制限税率 標準税率の1.5倍
- 6 徴収方法 普通徴収（月割課税なし）
- 7 税 収 1,792億円（平成22年度地財ベース）

軽自動車と小型自動車の税負担水準の比較（現行）－自動車重量税を含む－



※ 各税率については、現行の軽自動車税及び自動車税の税率に自動車重量税の税率(1年分)を合計した。

※ 小型自動車(乗用・自家用)に係る自動車重量税の税率は、自動車税の税率区分ごとに車両重量の平均値を算出し、その車両重量に対応する税率とした。

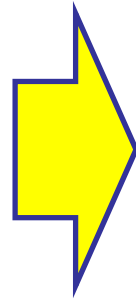
2009年ドイツの自動車税（保有税）改革の概要

旧自動車税

- ・排気量基準により課税

排気量基準

- ・ガソリン車 6.75ユーロ/100cc
- ・ディーゼル車 15.44ユーロ/100cc
(ユーロ3排出ガス基準適合車の場合)



新自動車税

- ・CO2排出量基準と排気量基準の合算により課税

CO2排出量基準

- ・120g/km(免税基準)を超える1g/kmあたり2ユーロ

排気量基準

- ・ガソリン車 2.0ユーロ/100cc
- ・ディーゼル車 9.5ユーロ/100cc

- ドイツでは2009年7月1日より、CO2排出量に応じた課税を取り込むことを柱とした新自動車税を導入。
- 新自動車税が適用されるのは、2009年7月以降に新規登録された乗用車。それまでに登録された乗用車は旧自動車税を継続適用(また、トラック、バスなどは新自動車税の対象外)。
- 環境の要素を踏まえつつも、自動車はあくまで奢侈品課税、財産課税の性格によるという課税根拠の整理の上で、CO2排出量基準と排気量基準を併用して課税。
- 新自動車税は税收中立を前提に、CO2排出量基準と排気量基準の比率を2:1として制度設計。
- CO2排出量基準は、免税基準※を超えるCO2排出量(g/km)に比例的に税額が上昇する仕組み。

※ 免税基準は、EUのCO2排出量規制とリンクする形で設定。

- ・2009～11年 : 120g/km以下(2015年規制値)
- ・2012～13年 : 110g/km以下
- ・2014年～ : 95g/km以下(2020年規制値)

環境自動車税(地方税)の創設

平成21年12月7日
税制調査会提出資料

民主党Manifesto

- 「将来的には、(略) **自動車重量税は自動車税と一本化**」
- 「CO2等排出量について、**2020年までに25%減**(1990年比)」

欧州の動向

- 既に**17カ国において**、自動車税又は自動車登録税の課税標準等に**CO2を導入**

《代表的な導入国》

イギリス、フランス、ドイツ、スウェーデン、デンマーク 等

※ヨーロッパ自動車工業会資料による

検討の方向性

自動車の保有課税を抜本的に改組し、平成23年度を目途にCO2排出量と税額が連動する仕組みを導入

現 在

自動車税(地方税)

(1.6兆円(21年度地財ベース))

排気量(cc)に応じた課税

自動車重量税(国税)

(本則分0.4兆円、暫定上乗せ分0.5兆円(21年度予算ベース))

車両重量に応じた課税

一本化

環境自動車税(地方税)のイメージ

環境損傷負担金的性格
(CO2排出量を勘案した税率)

財産税的性格
(財産的価値を勘案した税率)

注) 課税標準、税率、徴収方法など制度の詳細は今後有識者を交え検討。

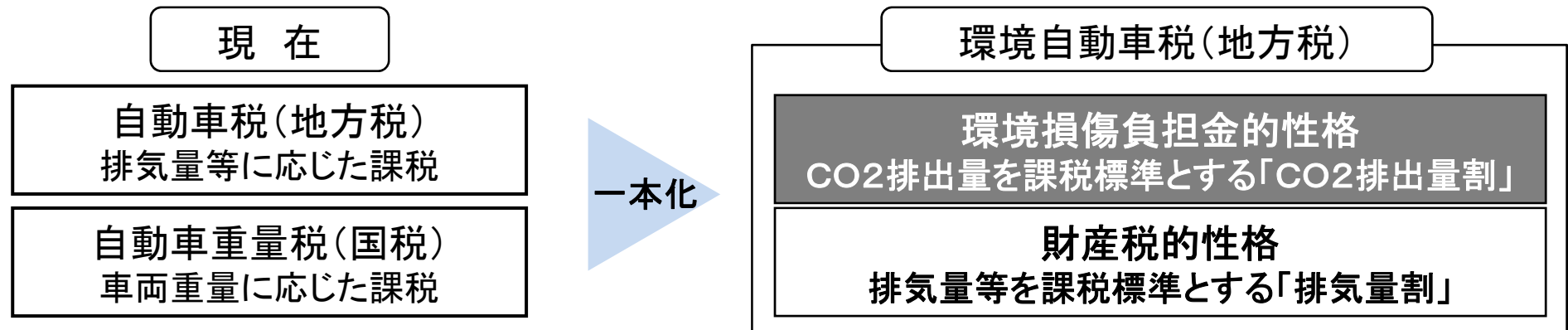
自動車関係税制に関する研究会報告書のポイント

- 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。

1 保有段階における自動車への課税

- CO2排出削減に資する「環境自動車税」(地方税)を創設すべき。

- 自動車税と自動車重量税を一本化し、「環境自動車税」を創設することにより、自動車関係税の簡素化を実現。
- 「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ものとして整理。
- 「環境自動車税」は地方税とすべき。



- あらゆる政策を総動員する地球温暖化対策の取り組みの必要性、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、少なくとも税收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。
- 軽自動車税についても、上記の考え方を踏まえ整理。

2 取得段階における自動車への課税

- CO2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。