

# 自動車取得税について

## 自動車取得税の概要

項 目	内 容
1. 課 税 主 体	都道府県
2. 納 税 義 務 者	自動車の取得者
3. 課 税 客 体	自動車の取得（二輪の小型自動車、二輪の軽自動車、大型特殊及び小型特殊自動車を除く）
4. 課 税 標 準	自動車の取得価額
5. 税 率	自家用自動車（軽自動車除く） 5%（当分の間の措置 本則は3%）  営業用自動車及び軽自動車 3%
6. 免 税 点	50万円（H30.3.31まで。本則は15万円）
7. 交 付 金	都道府県に納付された税額の100分の95のうち、10分の7を市町村（特別区含む）に交付  （更に政令指定都市には、国・県道管理分として、政令市特例分が交付されている）
8. 税 収	1,900億円（平成25年度地方財政計画額）
9. 沿 革	昭和43年 都道府県及び市町村の道路に関する費用に充てるため、目的税として創設（税率3%） 昭和49年 自家用自動車（軽自動車除く）に特例税率（いわゆる暫定税率）を導入（3%→5%） 平成21年 道路特定財源の一般財源化に伴い、目的税から普通税に改め、用途制限を廃止 平成22年 現行の10年間の暫定税率は廃止した上で、当分の間、現在の税率水準を維持

## 自動車取得税の沿革①

### ○昭和22年 自動車税の課税対象に自動車の取得を追加

自動車税は自動車の保有に対して課税されていたが、自動車の取得に対しても課税されることとされた。

### ○昭和25年 自動車税における自動車の取得に対する課税の廃止

シャープ勧告を受けた地方税制の改革により現在の地方税法が制定された際、自動車税の課税対象から自動車の取得が除外された。

その後、地方財政の悪化と財政再建に伴い、都道府県において各種の法定外普通税が設けられたが、その一つとして自動車の取得について課税を行う府県が現れ、昭和43年当時では三重県、京都府、徳島県、愛媛県が課税を行っていた。

### ○昭和43年 自動車取得税創設

地方道の整備の立ち遅れから道路整備の緊急性と道路目的財源における国、地方配分の状況を勘案して自動車取得税を創設。

※ 政府税調において、著しい自動車の増加と道路整備の必要性との関連、自動車による道路使用と道路整備の密接な受益関係に着目し、自動車の取得者に取得の際の担税力に応じて負担を求める自動車取得税を創設すべきとの答申が行われた。

### ○昭和49年 自動車取得税率の引き上げ

地方道路財源の充実を図るため、資源節約、消費抑制といった社会的要素も踏まえ、軽自動車以外の自家用自動車を3%→5%に引き上げ。

## 自動車取得税の沿革②

### ○昭和63年 消費税導入時の議論

消費税の導入にあたって地方間接税の多くが調整されたが、自動車関係諸税については見送られた。昭和63年4月の「税制改革についての中間答申」によると、道路特定財源の一般財源化については、「財政需要の優先度等を含め、財政の資源配分調整機能を有効に活かす見地から、幅広く検討を行う必要がある。」とされ、自動車関係諸税の簡素化については、「現行税体系は、自動車の取得、保有、燃料の消費に着目して各種の税を課すこととしており、これによって全体として適正な税負担が実現されると考えられること等から現行税制には理由があるものと考えられる。」とされた。

### ○平成21年 自動車取得税の一般財源化・エコカー減税の創設

「道路特定財源の一般財源化等について」（平成20年12月8日政府・与党決定）において、「平成21年度予算において道路特定財源制度を廃止することとし、（略）地方税法などの所要の改正を行う。」とされたことに伴い、自動車取得税についても、目的税から普通税に改められ、使途制限が廃止された。一方、自動車の買換え・購入需要を促進するとともに、低炭素社会の実現を目指すため、環境性能の優れた新車の取得について、3年間の時限的軽減措置を講ずる（エコカー減税）こととされた。

### ○平成22年 自動車取得税の暫定税率の廃止

現行の10年間の暫定税率は廃止した上で、当分の間、現在の税率水準を維持することとされた。

### ○平成24年 エコカー減税の延長

最新の燃費基準に切り替えを行うとともに、環境性能の極めて優れた自動車の負担軽減に重点化し、3年延長した。

## 自動車取得税におけるエコカー減税について

- 最新の燃費基準に切り替え等を行うとともに、環境性能の極めて優れた自動車の負担軽減に重点化。
- 平成24年度～26年度までの3年間の措置。

### 乗用車

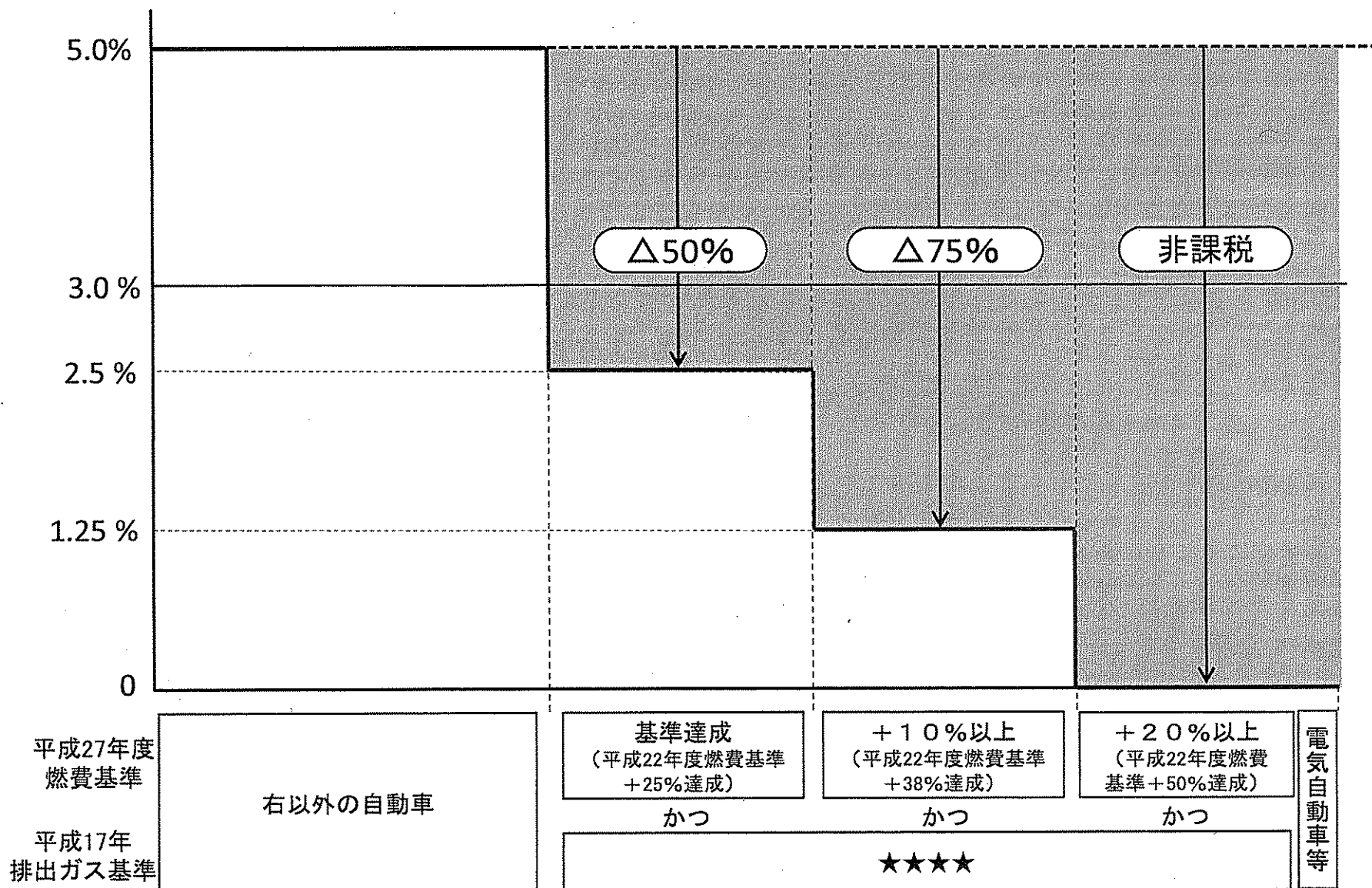
区 分		軽減率
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車（ポスト新長期規制からNOx10%低減）、クリーンディーゼル乗用車（ポスト新長期規制適合）、ハイブリッド車（★★★★かつH27年度燃費基準+20%達成（※H22年度燃費基準+50%達成）に限る。）		非課税
ガソリン車のうち、★★★★かつH27年度燃費基準+20%達成（※H22年度燃費基準+50%達成）		
ガソリン車 ハイブリッド車	★★★★かつH27年度燃費基準+10%達成（※H22年度燃費基準+38%達成）	75%軽減
	★★★★かつH27年度燃費基準達成（※H22年度燃費基準+25%達成）	50%軽減

- 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（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。  
 注3 「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。

### 中量車・重量車

- 乗用車の場合と同様、排出ガス・燃費（H27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、非課税、75%・50%軽減。

# 自動車取得税におけるエコカー減税適用後の税率のイメージ(自家用乗用車(軽自動車を除く))



## 自動車取得税の適用状況

### ○新車による比較

車名	エコカー減税の区分	燃料消費率 (JC08モード)	車両価格 (税抜き)	自動車取得税額		
				減税前	エコカー減税 による軽減額	減税後
A (輸入車)	非対象車	9.3Km/L	約1,320万円	593,500円	0円	593,500円
B (輸入車)	非対象車	7.8Km/L	約990万円	445,700円	0円	445,700円
C (輸入車)	[75%軽減] ★★★★かつH27年度 燃費基準+10%達成	9.8Km/L	約590万円	266,900円	▲200,175円	66,700円
D (国産ハイブリッド)	[非課税] ★★★★かつH27年度 燃費基準+20%達成	32.6Km/L	約210万円	93,000円	▲93,000円	0円
E (国産車)	非対象車	19.0Km/L	約120万円	54,500円	0円	54,500円
F (国産軽自動車)	[50%軽減] ★★★★かつH27年度 燃費基準達成	24.0Km/L	約90万円	24,400円	▲12,200円	12,200円

### ○新車と中古車による比較

車名	エコカー減税・ 中古車特例の区分	燃料消費率 (JC08モード)	車両価格 (税抜き)	自動車取得税額		
				減税前	エコカー減税 による軽減額	減税後
G (新車ハイブリッド)	[非課税] ★★★★かつH27年度 燃費基準+20%達成	32.6Km/L	約210万円	93,000円	▲93,000円	0円
H (中古車)	非対象車	9.0Km/L	約210万円 (新車時約540万円、 新規登録から3年経過)	92,800円	0円	92,800円

注:自動車メーカーHPを参考に作成。

## 自動車取得税交付金の概要

1 創設年度	昭和43年度
2 交付方法	都道府県に納付された税額の100分の95のうち、10分の7を市町村（特別区含む）に交付（更に政令指定都市には、国・県道管理分として、政令市特例分が交付されている）
3 交付団体	全市町村（特別区含む）
4 交付基準	1/2 市町村道の延長 1/2 市町村道の面積
5 用途	条件・制限無し（平成20年度までは道路に関する費用）
6 交付時期	8・12・3月
7 交付額	1,307億円（平成25年度の自動車取得税収（地方財政計画額）に基づく見込額）

### 【参考：自動車取得税収の流れ】

