

車体課税関係資料

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

	26												
	10												
	<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="text-align: center;">26.3</td> <td style="text-align: center;">26.4</td> <td style="text-align: center;">10</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td></td> </tr> </table>		26.3	26.4	10		5	3			3	2	
	26.3	26.4	10										
	5	3											
	3	2											
	※ 平成27年4月以降のエコカー減税の取扱い												
※ ※	2												

[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。

自動車関係税制のあり方に関する検討会 ヒアリング団体

【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

各ヒアリング団体の税制改正要望

日本自動車工業会

- 自動車取得税・自動車税（環境性能課税）
 - ・消費税率10%への引き上げ時に自動車取得税の確実な廃止
 - ・自動車税の取得時課税である環境性能課税を、廃止される自動車取得税の付け替えにしないこと。併せて現行自動車税の見直しやグリーン化特例の拡充等の負担軽減措置を講じること
- エコカー減税
 - ・自動車取得税廃止まで、エコカー減税（取得税）を延長
- 軽自動車税
 - ・軽自動車に対する重課とあわせて検討される軽課措置は、重課に見合う減税規模とすること
 - ・二輪車の増税対象は、平成27年度以降に新規取得する新車のみとすること

全国軽自動車協会連合会

- 軽四輪自動車及び二輪車に係る軽自動車税の大幅な増税が決定されたが、これ以上、軽自動車ユーザーの負担が増えることのないよう更なる増税は行わないこと。
- 車齢13年超の軽四輪自動車等に対する重課が決定されたが、軽課の導入に当たっては、税込中立の観点から重課に見合う制度設計を行うこと。
- 消費税10%時点で自動車取得税を確実に廃止するとともに、大幅な増税が決定された軽自動車税については、環境性能課税の対象としないこと。
- 二輪車に対する軽自動車税の増税対象については、平成27年度以降に新規取得する新車のみとすること。

日本自動車販売協会連合会

○自動車取得税

- ・ 平成27年10月に予定されている消費税10%への引き上げ時に取得税を確実に廃止すべきである。
- ・ また、消費税率引き上げによる影響の緩和並びに環境に優れた自動車の普及を促進するため、消費税が10%に引き上げられて取得税が廃止されるまでの間は、エコカー減税を延長・拡充すべきである。

○自動車税

- ・ 消費税10%への引き上げ時に導入予定の環境性能課税は、自動車取得税の廃止の代替財源を自動車税の増税で確保するものであり、単なる負担の付け替えに過ぎず、断固反対である。
- ・ 自動車税におけるグリーン化特例については、環境性能に優れた車に対する軽減措置の拡充を行うべきである。
- ・ ユーザー負担の軽減を図るため、国際的にみて高い登録車に係る車体課税の負担軽減を図る観点から、小型車等についての自動車税（排気量割）の税率引き下げを行う等、現在の軽自動車税の負担を基準とする税体系に見直すべきである。

日本中古自動車販売協会連合会

- 環境性能課税を行うのであれば、エコカーを普及させるための「環境インセンティブ」としては、「初年度特例課税（First-Year-Rate:FYR）」が最も効果的であるので、初年度特例課税を採用されたい。
- 自動車税は財産課税でもあるのに、新車に比べて財産価値の劣る経年車（中古車）を購入する担税力の弱い自動車ユーザーに対して自動車税を重課することは止めていただきたい。
- 仮に中古車の取得時に課税する制度とするのであれば、免税点制度や基礎控除制度等により、担税力の弱い経済的弱者を救済する制度を設けていただきたい。
- 環境性能課税は経年に応じて課税強化するという根拠のない制度ではなく、燃費に応じた制度とするなど、自動車ユーザーが納得できる制度としていただきたい。
- 燃費に応じて環境性能課税を導入するのであれば、燃費基準値の達成度等が分かる自動車を対象とし、燃費基準値が分からない中古車は課税を公平・合理的に行えないので環境性能課税の対象から外していただきたい。

日本自動車輸入組合

- 自動車取得税：消費税10%への引き上げ時に確実に廃止
- 取得税のエコカー減税（※取得税が廃止されるまでの間）：取得税廃止時点までの限定された期間において、基準の切替え、重点化の見直しを拙速に行うべきではなく、現行のエコカー減税制度・基準を延長すべき
- 自動車税の環境性能課税：取得税の付け替えとなる環境性能課税の導入は不合理であり反対
- 自動車税のグリーン化特例：平成28年3月まで、グリーン化特例を現行通り継続すべき
- 自動車税本体の排気量別課税：登録車の税額は、現行の軽自動車税程度の水準へ引き下げ、公平性を確保すべき
- 自動車諸税の減税・税率：頻繁な基準変更を避け、一定期間の制度継続をすべきである。
- 二輪車関係課税：増税対象を平成27年度以降の新規取得車に限定すべき

全国ハイヤー・タクシー連合会

- 自動車取得税の確実な廃止
消費税と二重課税となっている自動車取得税は、消費税率10%への引き上げ時に確実に廃止されたい
- 自動車税の見直し
 - ・ 消費税率10%への引き上げ時に廃止される自動車取得税の付け替えである環境性能課税には、断固反対する
 - ・ グリーン化特例については、軽課を拡大、強化されたい
- 自動車税等営業用自動車の特例措置の維持
ドアツードアの輸送を担う公共交通機関であるタクシーの公共性に十分配慮し、営業用自動車に対する自動車税等に係る現行の軽減措置を維持されたい

全日本トラック協会

- 自動車税における環境性能課税（環境性能割）について
 - ・ トラックの車両価格は非常に高いことから、現行の自動車取得税の負担感が強い。環境性能課税も課税標準を「取得価額を基本とする」とされており、同様に負担が重くなるため、営業用トラックについては、軽減を図られたい。
 - ・ 更に環境性能課税の制度設計にあたっては、現在のエコカー減税と同様、燃費基準達成度に応じた軽減措置を講じられたい。
- 自動車税におけるグリーン化特例について
自動車重量税・自動車取得税はディーゼル車がエコカー減税の対象とされているが、自動車税のグリーン化特例にもディーゼル車を対象とされたい。

日本バス協会

- 自動車税における環境性能課税（環境性能割）
 - ・ 自動車取得税廃止と環境性能課税の導入に関し、トータルとして車体課税の負担軽減をお願いしたい。
 - ・ 現在、自動車取得税については、営業用バスは軽減措置がとられており、また、特定路線を走る営業用バスは非課税となっているので、環境性能課税においても非課税又は軽減措置をお願いしたい。
- 自動車税におけるグリーン化特例
乗合バスについては、新規登録から11年以上経過した車両についても10%重課が免除されている（平成28年3月末まで）。引き続き、重課についての免除措置を継続し、負担増とならないようにして頂きたい。

日本自動車連盟（J A F）

- 過重で不合理な自動車税制の抜本的な見直しによる自動車ユーザーの負担軽減の実現
 - ・ 道路特定財源の一般財源化により課税根拠を失い、かつ類似した他の税と事実上二重課税となっている自動車取得税・自動車重量税は、消費増税の如何を問わず即刻・確実に廃止すべき。
- 既に過重な税負担を強いられている自動車ユーザーにさらなる負担を求めることには断固反対
 - ・ 本来廃止されるべき自動車取得税の代替財源を確保するために、自動車税に環境性能課税を上乗せすることは、自動車ユーザーの負担軽減に逆行するものであり、断固反対。
 - ・ 自動車税等において一定期間経過した車に一律に課される重課措置は、合理性に乏しく公平性に欠けるものであり、廃止すべき。
 - ・ 地球環境保全等にかかる税については、自動車にだけ新たに課税するのではなく、国民全体で公平に負担する方法を検討すべき。
- 先進環境対応車（低燃費車等）と先進安全自動車（A S V技術の導入車）に対する優遇措置の強化
 - ・ 環境負荷の少ない安全安心な交通社会の実現に向け、先進環境対応車や先進安全自動車の普及促進を図るため、税制上の優遇措置を強化すべき。
- 軽自動車税の軽課について、そもそも、その前提となる軽自動車税の引き上げが問題。特に地方の軽自動車ユーザーの負担が過度なものとなる。

全日本自動車産業労働組合総連合会

- 車体課税を抜本的に見直し、簡素化・負担の軽減を図る
 - ・ 自動車取得税は、消費税率の引上げに関わらず、直ちに廃止する
 - ・ 自動車取得税の付け替えとなるような環境性能課税の導入等、負担を増大させる見直しは行わない
 - ・ 四輪車・二輪車の増税の撤回を含め、確実な負担軽減措置を講ずる
- 最新の環境規制に対応した二輪車の普及促進策を創設する

全国オートバイ協同組合連合会

- 二輪車の軽自動車税は、既存ユーザー（平成26年度末までに市町村等にナンバープレート発効並びに税申告の手続きをおこなった所有者）については旧税率の適用により二輪車を利用している既存ユーザーの負担軽減をお願いしたい。
- 原動機付自転車や軽二輪車等については新規車両と既存車両の区別ができないため、新税率の適用は既存ユーザー以外について適用願いたい。

経済産業省

- エコカー減税について、対象車の基準を2020年度燃費基準へ切替え。
- 自動車取得税について消費税10%時点で廃止。
- 環境性能割について、環境性能に優れた車以外（2020年度燃費基準未達成車）に対するバッド課税との考え方で導入。
- 排気量割について、初年度月割課税の廃止、コンパクトカー等の税率引下げ。
- グリーン化特例について、対象車の基準を2020年度燃費基準へ切替え、軽減措置の拡充。
- 軽自動車税について、グリーン化を進める観点から、環境性能に優れた軽自動車に対して軽減措置の導入等を図る。

国土交通省

- 自動車取得税については、エコカー減税に係る基準の切替えと重点化を図るとともに、消費税10%への引上げ時に廃止する。
- 自動車税については、消費税10%段階において、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及びグリーン化特例に関して、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、環境面で優れた事業用自動車への軽減措置等一層のグリーン化機能が発揮される措置を講じる。なお、グリーン化特例については、環境性能課税の導入時に、軽課を強化する。
- 軽自動車税については、平成28年度から行うこととされている重課に併せて、軽課を行う。

環境省

<環境性能割>

- 環境負荷に応じたインセンティブを発揮させる観点から、2020年燃費基準をベースに燃費が良くなる毎に税率を3%から0%へ段階的に下げて、差異を設けることが望ましい。
- 環境性能に応じた課税であることから、引き続き、排ガス性能の基準を維持すべき。
- 排ガス・燃費基準値の達成車の割合を踏まえ、減税対象が広すぎてインセンティブが差異化されない状態にならないように制度を仕組むべき。

<排気量割>

- 環境性能割非課税車の対象範囲を踏まえた上で、環境負荷に応じたインセンティブを発揮する制度が維持されることが望ましい。
- 最も高い軽減率適用の燃料電池自動車、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、クリーンディーゼル乗用車については、当面これを維持することが適当。

平成27年度与党税制改正大綱（抄）

平成26年12月30日
自由民主党・公明党

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、軽油引取税に上乗せされたままの「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を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、自家用乗用車にあつては1.5倍に、その他の区分の車両にあつ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。

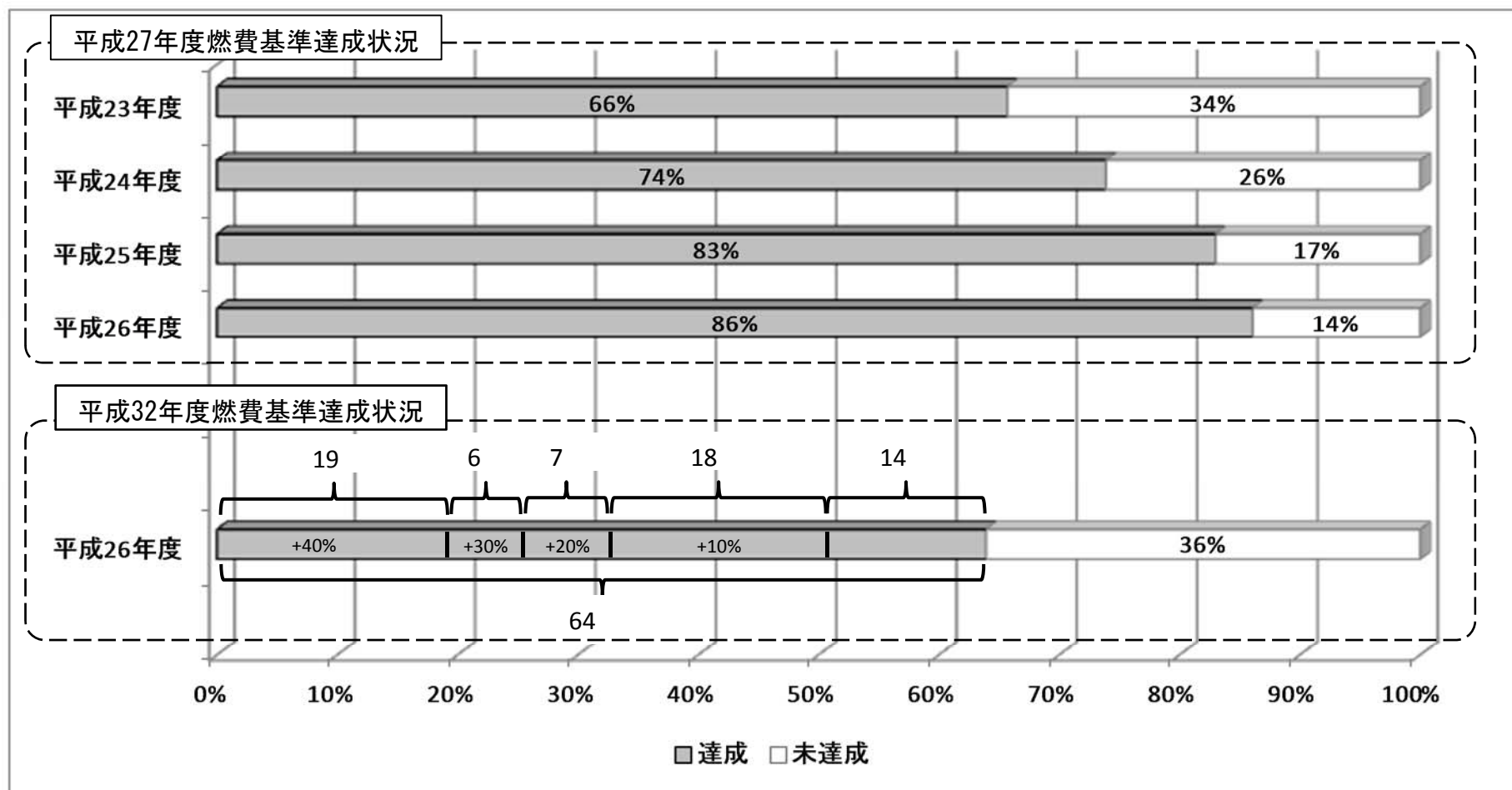
エコカー減税の変遷

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。

21		23		24		25		26	
区 分		軽減率 (対象率)		区 分		軽減率 (対象率)		区 分	
ガソリン車		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		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	
		★★★★かつH22年度燃費基準+25%達成		[H21 9.9% H22 10.8% H23 15.1%				[H24 35.4% H25 53.7%	
		★★★★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				[H21 29.2% H22 39.5% H23 50.6%	
★★★★かつH27年度燃費基準+10%達成（H22年度燃費基準+38%達成）		50%軽減		[H24 9.5% H25 10.1%		80%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		[H21 26.0% H22 26.5% H23 16.3%		50%軽減		60%軽減	
対象率合計		H21 65.1% H22 76.7% H23 81.9%		対象率合計		H24 73.9% H25 82.5%			

- 注 1 ★★★★★：平成17年排出ガス基準75%低減達成。
 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。
 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。
 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

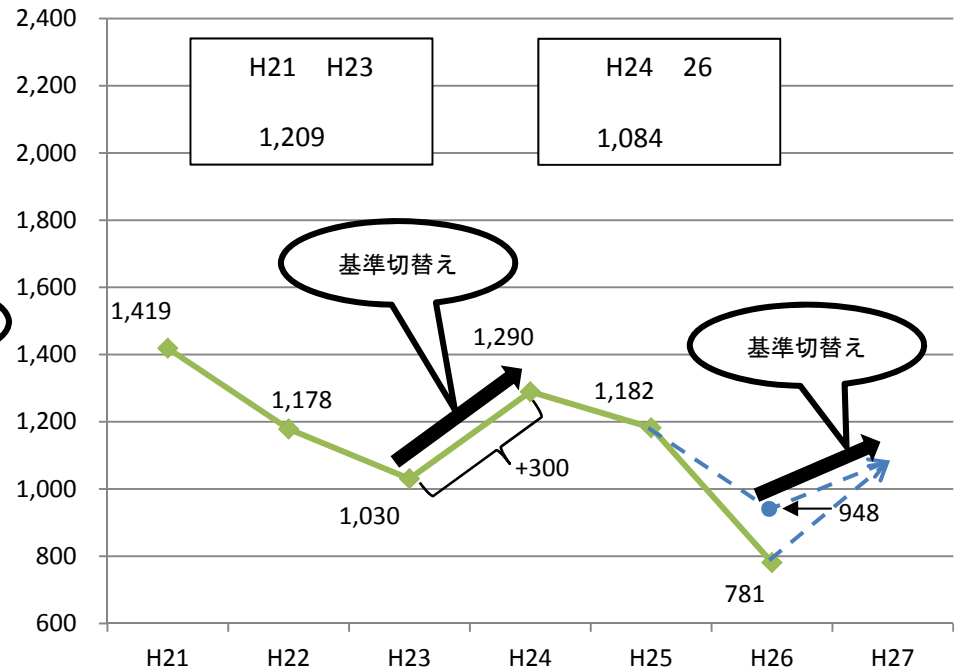
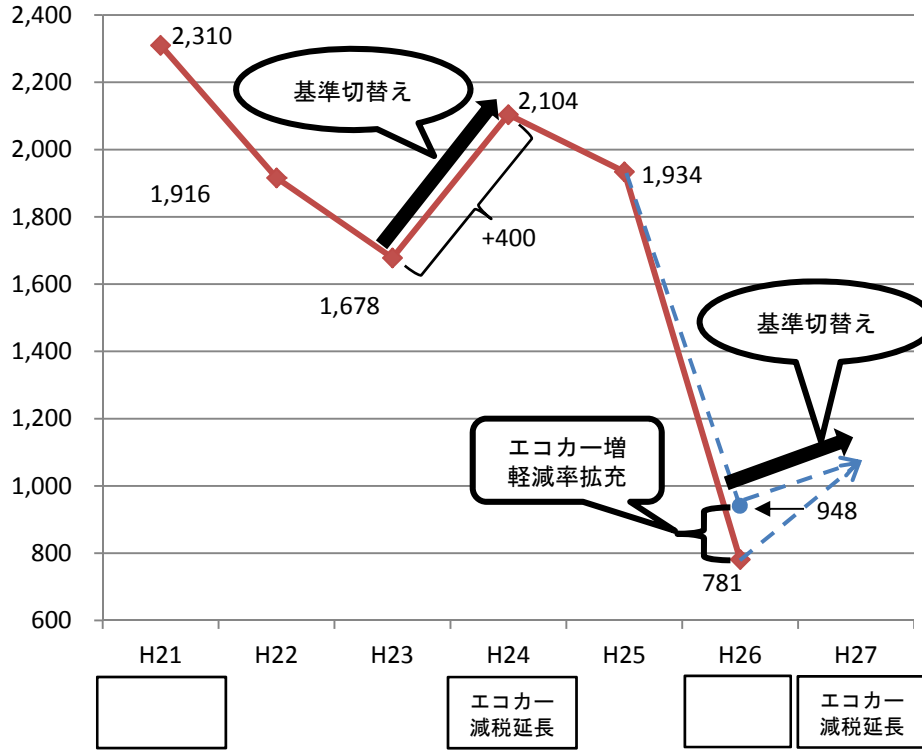


※平成27年度燃費基準達成状況は日本自動車工業会HPをもとに総務省作成（販売台数ベース、平成26年度は4月～8月の台数）
 ※平成32年度燃費基準達成状況は国土交通省データ（平成26年4月～8月の登録台数ベース）をもとに総務省作成（内訳は総務省試算）

※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）

→
→



16

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

24

25

26

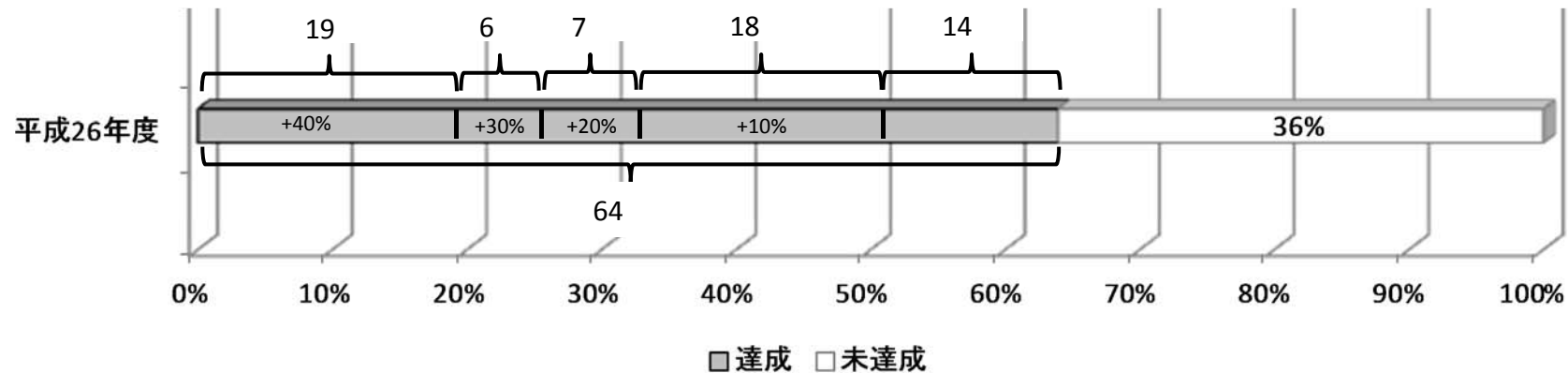
26

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）



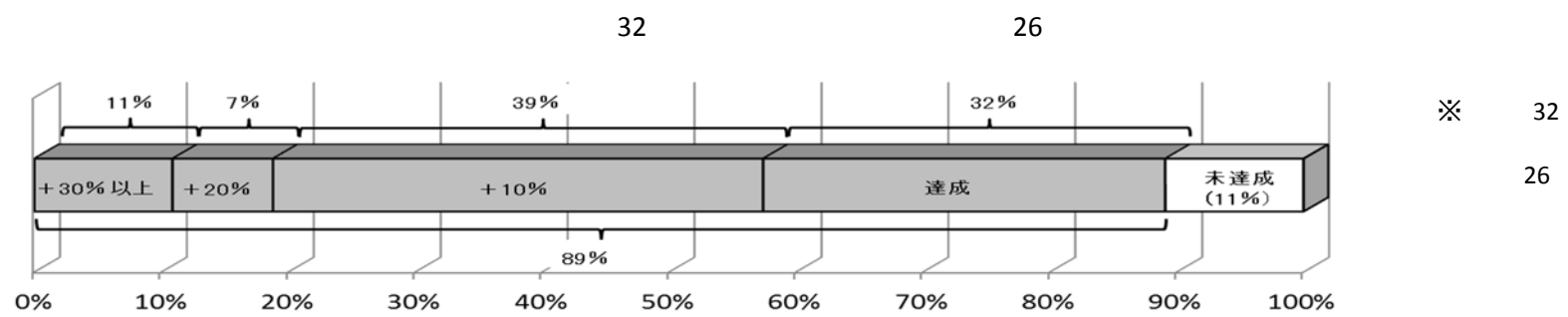
燃費基準	<ul style="list-style-type: none"> 平成27年度燃費基準は当該年度までに達成すべきものであり、また最新の燃費基準に対して税制上のインセンティブを付与すべきであることから、平成32年度燃費基準への切替えを図る必要があるのではないか。
軽減率・軽減対象	<ul style="list-style-type: none"> 平成32年度燃費基準を達成している車については、何らかのインセンティブを付与すべきではないか、という考え方がある一方で、新車全体の6割以上の車が既に本基準を達成していることを考慮すべきではないか。 平成26年度については、エコカー減税の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。



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））

二輪車に関する3省（総務・経産・国交）検討結果①
 <車体管理に関する制度について>

			MOTAS	※	
					〔 今後、新税率の新車限定適用・経年車重課に活用予定 〕
			MOTAS	— 〔 購入時に検査申請とは別に行う 税申告のみ（※2） 〕	—
			—	— 〔 購入時に届出とは別に行う税申 告のみ（※2） 〕	—
	—	—	—	— 〔 購入時に行う税申告のみ（※2） 〕	—

※1： 登録自動車においては、この仕組みを通じて提供される登録・検査情報に基づいて、自動車税の軽課の適用区分の判定や、経年車重課の適用対象を確認している。

※2： 二輪車については、環境性能や使用年数等に応じた課税は行っておらず、車種区分に応じた単一の税率が適用されることから、購入時の税申告のみで課税が可能。

二輪車に関する3省（総務・経産・国交）検討結果②
 <新規車両と既存車両の区別の可能性（新税率の新車限定適用）>

		[自動車税においては、新車限定適用ではなく、グリーン化特例(軽課)に活用]	-
		→	-
	-		-
	[届出はあるが、使用開始年月は記載されていない]		-
	-	※	-
			[特に原動機付自転車について、現状では、個々の車体の同一性を市町村で確認できる法的な仕組みがない]

※ 軽自動車税申告書の提出の際に、市町村が発行する廃車申告受付書(いわゆる廃車証明書)の添付があるものは中古車と判別できるのではないかと提案もあるが、これは、当該二輪車に「前所有者がいたということ」を証するものに過ぎず、使用開始年月を証することはできない。



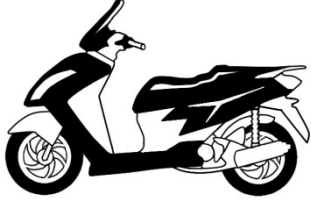









二輪車に関する3省（総務・経産・国交）検討結果③
 <経過年数の把握の可能性（経年車重課）>

			-
		→	-
	-		_____ _____ _____ _____ _____
	-		_____ _____ _____ _____ _____
	-		13 ※

※ 一定の年数経過を待たずに経年車重課を実施するためには、納税義務者に、自己が保有する車両の経過年数を正確に把握し、市町村へ申告してもらうことが必要となるが、これが大きな負担であるとともに、車両の経過年数を正確に把握すること自体が困難なケースが多い（市町村側でも、納税義務者から申告があった情報が正確かどうかを確認する手立てがない。）。

二輪車に関する3省（総務・経産・国交）検討結果④

＜二輪車における各車両ごとの用途等の比較＞

			 	
	250	125 250	125	
			50 125cc 50	
	68 19 8  8 19 68 5	42 38 16  16 38 42 4	59 27 7  27 59 7 7	50 36 10  36 50 10 4
	 5 12 10 74	 8 22 14 55	 16 35 17 30	 30 34 16 20
	95	53	24	
	161	199	838	

※ 主な用途及び使用頻度は、「2013年度二輪市場動向調査」より（一般社団法人日本自動車工業会）

※ 平均価格は「自動車ガイドブックvol.60」に掲載されている車種ごとの平均

※ 車両台数は、小型二輪車及び軽二輪車については、平成26年5月末時点における保有台数（自動車検査登録情報協会）、原動機付自転車については、平成25年4月1日時点の賦課期日現在台数（市町村税課税状況等の調）

第二 平成27年度地方税制改正等への対応

3 車体課税のあり方

（1）車体課税の基本的な方向性

地球温暖化はグローバルな課題であり、その対策としてのCO₂排出抑制に向けて、地方税体系全体に関し、環境への負荷に応じた課税の割合を高める形に改めていかねばならない。地方税のグリーン化である。特に我が国のCO₂排出量のうち、自動車全体で約15%を占めることから、車体課税をより積極的に環境関連税制として位置づけていくべきである。

（2）平成27年度税制改正における課題

平成26年度税制改正で決定された車体課税の見直しは、この基本的な方向性に沿ったものと評価できる。一方で、今般、消費税率（国・地方）10%への引上げが見送られることから、消費税率（国・地方）10%段階の措置である環境性能課税の導入等については、平成26年度与党税制改正大綱に基づき、消費税率（国・地方）10%引上げ時に確実に実施できるよう必要な検討を進めていくべきである。

平成27年度税制改正においては、平成27年3月に期限を迎える自動車取得税におけるエコカー減税の見直しを実施することが求められる。この見直しに関し、減税の基準となる省エネ法に基づく燃費基準については、平成27年度燃費基準が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年度燃費基準を用いることとし、当該基準を上回る性能に着目する制度とすべきである。

軽減率や軽減対象については、新車全体の6割以上が既に平成32年度燃費基準を達成している中で、エコカーとして差別化を図り税制上のインセンティブを有効に機能させる点や、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平成26年度の税収が当初より大幅に減少する見込みである点を考慮すると、より段階的に税率を軽減させる仕組みとなるように見直すべきである。

また、軽自動車税の軽課については、平成32年度燃費基準を上回る性能に着目する制度とするとともに、軽自動車も含めた環境性能課税の導入時に、環境性能課税や登録車におけるグリーン化特例の見直し後の制度と整合的なものとなるよう見直すことが必要である。

(3) 消費税率（国・地方）10%段階の措置

前述の消費税率（国・地方）10%段階の措置に関しては、当審議会としても、本年、関連業界等から広く意見を聞きながら検討してきたところである。その中では、自動車に関する税負担の軽減を求める意見もあったが、消費税率の段階的引上げに伴って、広く国民に負担をお願いする中で、自動車に関する税負担のみを軽減することに対しては慎重な姿勢で臨む必要がある。以下、参考までに当審議会の考え方を示すこととする。

環境性能課税については、平成26年度与党税制改正大綱において「自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する」とされており、当審議会も同様の認識である。

環境性能課税は、環境性能の優れた車両の普及促進や技術革新へのインセンティブの観点から、環境性能が一定の水準よりも高い車両を対象とし、その程度に応じて減税となる仕組みが望ましい。地方税のグリーン化の観点から環境負荷に応じた税制として設計されている点を考慮すると、環境性能課税は、登録車及び軽自動車（相対的に環境負荷が少なく、燃費基準が定められていない二輪車は除く。）を対象とした共通の仕組みとする必要がある。なお、検討の際には課税実務にも配慮すべきである。

大気汚染防止の観点から、排ガス規制も考慮した制度とする必要がある。また、技術革新の進展の中でインセンティブ効果が保たれるよう、一定年度ごとに燃費基準値等要件の見直しを行うことが必要である。

自動車税のグリーン化特例の見直しについては、グリーン化へのインセンティブを高める観点から、環境性能課税において非課税とされる車両を対象に、その中でも特に環境性能が高い車両について減税が大きくなる形で制度を設け、グリーン化特例が環境性能課税に連動する仕組みとなるよう現行特例の期限である平成28年3月に向けて検討を進めるべきである。

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）

【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	非課税
	★★★★かつ H27年度燃費基準+10%達成	80% 軽減
	★★★★かつ H27年度燃費基準達成	60% 軽減

【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	非課税
	★★★★かつ H32年度燃費基準+10%達成	80% 軽減
	★★★★かつ H32年度燃費基準達成	60% 軽減
	★★★★かつ H27年度燃費基準+10%達成	40% 軽減
	★★★★かつ H27年度燃費基準+5%達成	20% 軽減

新設

17

75

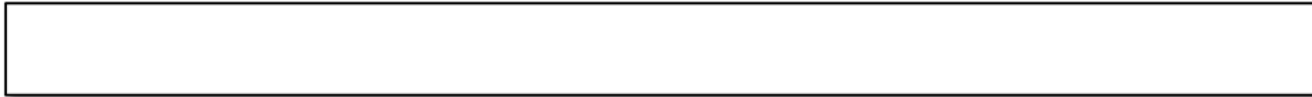
21

26

21

22

乗用車と同様の考え方にに基づき、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。



[]

H27 20		
H27 10	75	
H27	50	



[]

H32 20		
H32 10	75	
H32	50	
H27 5	25	

(

27

5

27

(

H17

75

(

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 >

	75
H32 20	50
H32	25

17

75

< 軽貨物車 >

	75
H27 35	50
H27 15	25

NOx10

○軽課を適用した場合の標準税率（例）

		25	50	75
	10,800	8,100	5,400	2,700

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

平成27年度税制改正大綱に対する地方団体からの声明等

<全国知事会 会長及び地方税財政委員長声明（抄）（平成26年12月30日）>

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こととされたところであるが、自動車取得税の廃止など車体課税の抜本的な見直しにあたっては、都道府県はもとより市町村への影響が大きいこと、国土強靱化対策など道路の需要は依然として大きいことなどを踏まえて、エコカー減税の対象範囲の適正化も含め、地方団体に減収が生ずることのないよう、地方団体の意見を十分踏まえて安定的な代替税財源の確保を同時に図るべきであることを引き続き強く求める。

<全国市長会 会長声明（抄）（平成27年1月5日）>

二輪車等に係る軽自動車税の標準税率については、予定どおりの引上げを要請していたところであるが、1年間延期し平成28年度から適用するとされたことは残念である。この再見直しによって、各都市自治体は再度条例改正を行い、納税者の理解を求める必要があるため、政府としても今回の税率引上げ延期に係る理由等を十分説明するよう求めるものである。

<全国町村会「平成27年度与党税制改正大綱について」（平成27年1月6日付け各都道府県町村会長あて文書）（抄）>

二輪車に係る軽自動車税の標準税率の引き上げの1年延期につきましては、平成27年度から引き上げを実施すべくほとんどの団体で条例改正を済ませており、この再見直しによって各団体は年度内に再度条例改正を行わなければならないことから、政府として十分な説明を尽くすよう求めているところであります。

平成27年度税制改正大綱に対する自動車関係団体からのコメント

<一般社団法人 日本自動車工業会 会長コメント（抄）（平成26年12月30日）>

このたびの、政府・与党税制改正大綱において、足元の厳しい国内販売の状況等を勘案した形で、自動車ユーザーの負担軽減、軽自動車への軽課措置の導入、二輪車の税率引上げ実施時期の1年間延期を決定いただいたことを歓迎いたします。

特に、エコカー減税の見直しに当たっては、現行の2015年度燃費基準による対象車の一部を、引き続き減税対象とする等の措置を講じた上で延長していただき、自動車ユーザーの負担増や国内販売への影響を最小限に抑えることができた、高く評価しております。

しかし、消費税10%時点で導入予定の環境性能課税や、過重な保有税である自動車税や自動車重量税等、車体課税の簡素化・負担軽減に向けた課題は依然として残されております。

自動車業界といたしましては、今回の税制改正結果を十分活かしつつ、市場の活性化を図っていく所存ですが、政府・与党におかれましては、自動車及び二輪車ユーザーの負担軽減に向けた取り組みを継続していただきますよう、お願い申し上げます。

<一般社団法人 日本自動車販売協会連合会 会長コメント（抄）（平成26年12月30日）>

この度、与党の税制改正大綱において、エコカー減税の基準の見直しが実施され、自動車ユーザーの負担が拡大することになったのは残念であるが、議論の結果、当初より増税幅が圧縮され、幅広くエコカー減税の対象にすることが確保されたことについては、我々の要望を理解し、ご尽力頂いた関係者に感謝申し上げたい。

また、大綱の中で、「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」と触れられたことについては、前向きに捉え、今後、対応してまいりたい。

我々は引き続き厳しい環境の中で、経済の活性化と地域の雇用の維持のため、販売努力を行っていくが、今後の国内販売の動向については、憂慮しているところである。

このため、引き続き関係者と協力をしながら、諸外国に比して著しく高い自動車税等の車体課税の軽減・簡素化の実現のため、今後も必要な要望活動を推進してまいりたい。

<日本自動車輸入組合 理事長コメント（抄）（平成27年1月20日）>

昨年12月30日に公表された与党の2015年度税制改正大綱では、いわゆるエコカー減免税措置の適用基準が、来年度から、2020年度燃費基準を基本としたものへと変更になるが、私どもは、この変更は、主にハイブリッド車と軽自動車に有利になるもので、今後とも世界の市場で重要な役割を果たす内燃機関車を軽視するものとなると評価している。

私どもは、次世代自動車から内燃機関車までを通じ、すべてのパワー・トレインを考慮して、バランスの取れた技術開発・環境性能向上を促すように、「クルマの寸法」などを基準にするのではなく、公平で合理的な基準に基づくものとすべきことを強く求め、輸入車だけが不利になることがないよう、真に環境・安全性能に優れたクルマがお客様に提供されるよう、訴えていく。

<一般社団法人 日本自動車連盟（JAF）コメント（抄）（平成27年1月6日）>

このたび決定された平成27年度税制改正大綱においては、結果的にJAFが要望していた自動車ユーザーの負担軽減につながる制度の見直しは図られておらず、遺憾である。

かねてよりJAFは、消費増税の如何に関わらず自動車取得税の即刻廃止を訴えてきたが、消費税率10%の先送りに伴って自動車取得税が残されたことは残念である。

また、自動車ユーザーにとって過大な負担となっているガソリン税等の「当分の間税率」（旧暫定税率）の廃止や、ガソリン税に消費税がかかっている「タックス・オン・タックス」の解消、経年車への一律的な重課措置の廃止についても、依然として議論の進展が見られない。

消費税率10%時点での自動車税への環境性能割の導入については、廃止される税の付け替えとしての新たな課税となりかねず、税の簡素化やユーザーの負担軽減に逆行するものであり、再考を切に求める。

車体課税における今後の課題

課 題	与党税制改正大綱
<p>① 消費税率10%引上げ時における自動車取得税の廃止等及び自動車税・軽自動車税における環境性能割の導入</p>	<p>【26年度大綱】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 自動車取得税は、消費税率10%への引上げ時に廃止する。 ○ 消費税率10%段階において、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する（税率0～3%）。 <p>【27年度大綱】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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。
<p>② 自動車税・軽自動車税におけるグリーン化特例の見直し（環境性能割導入時）</p>	<p>【26年度大綱】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 <p>【27年度大綱】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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。
<p>③ 自動車税・軽自動車税におけるグリーン化特例の見直し（平成28年度＝環境性能割導入前）</p>	<p>（大綱に直接の記載なし）</p> <p>自動車税・軽自動車税のグリーン化特例（軽課）は平成27年度で適用期限切れとなるため、上記②の見直しが行われるまでの1年間について、グリーン化特例の見直しを行う必要。</p>

※ 27年度与党税制改正大綱では、「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。」とされている。