

これまでの議論を踏まえた 論点の整理について②

論点整理の進め方

- 車体課税の課税根拠、経緯等
 - 我が国の自動車業界の概況、地球温暖化対策の取組
 - 地方団体管理道路等の概況と課題
 - 令和7年度与党税制改正大綱を踏まえた関係団体等の提言等
 - 今後における車体課税の基本的な考え方
 - 取得段階における課税のあり方の方向性
 - 保有段階における課税のあり方の方向性
 - 車体課税に関するその他の課題について
- 前回の検討会
において議論
- 今回の検討会
において議論
- 次回以降の検討会
において議論

取得段階における課税のあり方の方向性

環境性能割の概要

- 環境性能割は、自動車もたらすCO₂排出、道路の損傷等の様々な社会的費用にかかる自治体の行政需要に着目した**原因者負担金的性格**を有し、環境インセンティブを強化する観点から、**環境性能に応じて0～3%（軽自動車税は0～2%）**の税率を決定し、取得価額を課税標準としている。 ※第9回再掲
- また、環境性能割は、平成24年に成立した「社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律」において、「自動車取得税（中略）については、（中略）簡素化、負担の軽減及び**グリーン化（環境への負荷の低減に資するための施策をいう。）**の観点から、見直しを行う。」とされたことを踏まえ、自動車取得税の廃止に合わせて創設されたもの。
- そのため、環境性能割は、地方税法上も「自動車の（中略）**環境への負荷の低減に資する程度に応じ、自動車に対して課する自動車税**」（法145条第1号）等と定義され、エコカー減税が特例的な税率として附則で規定されていた自動車取得税とは異なり、**環境性能に応じた税率決定が基本構造として本則に組み込まれている。**

第190回国会 衆議院 総務委員会 第4号 平成28年2月24日

○中村（裕）委員

（略）**環境性能割の課税の根拠等、課税についての考え方について**確認をさせていただければと思います。

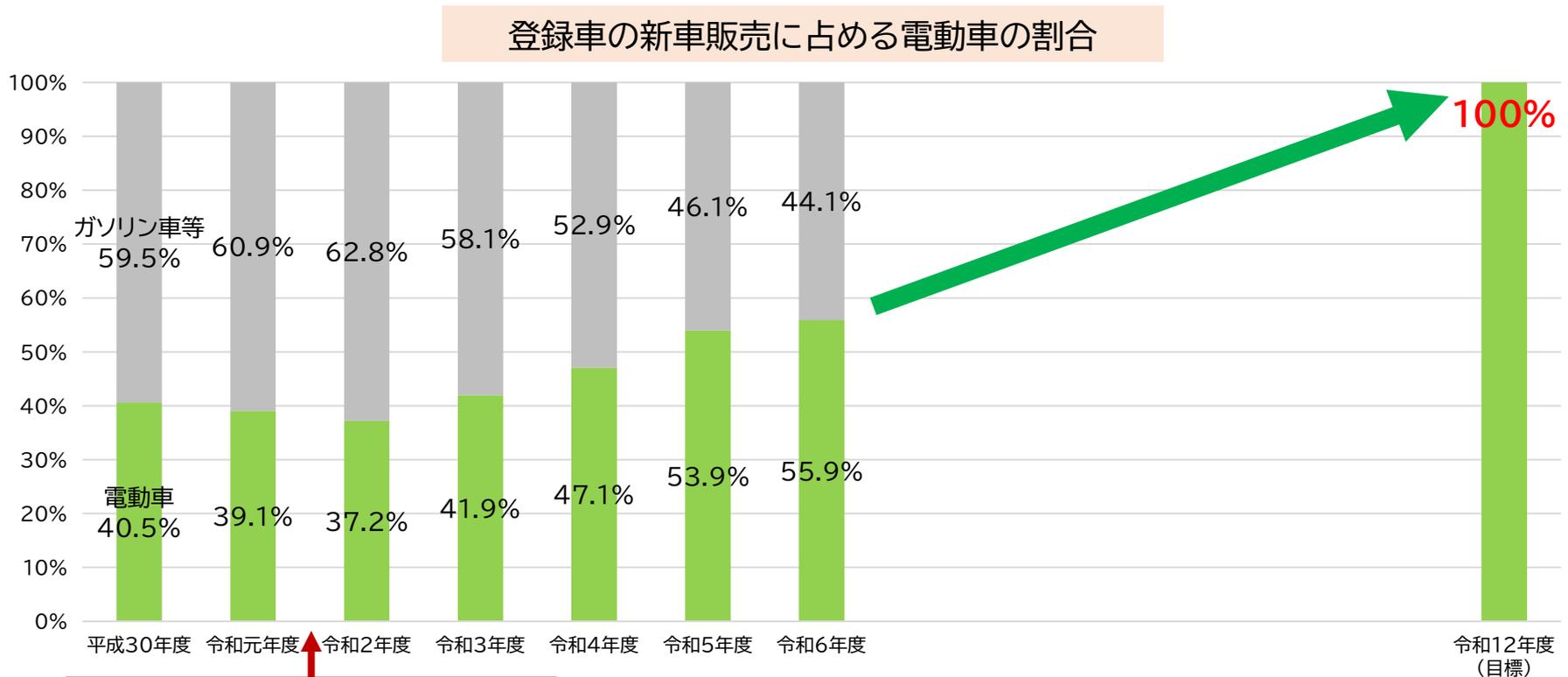
○土屋総務副大臣

車体課税の見直しについてはこの数年議論されてきたことですが、これまでの与党税制改正大綱等を踏まえ、消費税率10%への引き上げ時に自動車取得税を廃止するとともに、自動車税及び軽自動車税において**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割を導入**することとしたわけであります。

この環境性能割については、燃費等に応じて税率が決定される仕組みであり、**環境性能がすぐれた自動車の普及等に役立つ**と同時に、環境負荷の低減を図るもの、このような観点と同時に、地方の安定的な財源確保にも資するということでもあります。（略）

乗用車に係る環境性能割のあり方①

- 環境性能割の創設以降、電動車は着実に増加してきており、環境性能割は、自動車ユーザーが自動車を購入する段階において、**電動車等の環境性能の優れた自動車の一層の普及を促す機能を効果的に果たしてきたもの**と評価できるのではないかと。
- 一方、今なお登録車の新車販売の4割をガソリン車等が占めることを踏まえると、「**2035年までに新車販売で電動車100%の実現**」という国の目標の達成に向けては、**ガソリン車等から電動車への転換をさらに促進していく必要**。環境性能割についても、国の目標達成に向けより**効果的に環境インセンティブ機能を果たしていくことが重要**ではないかと。

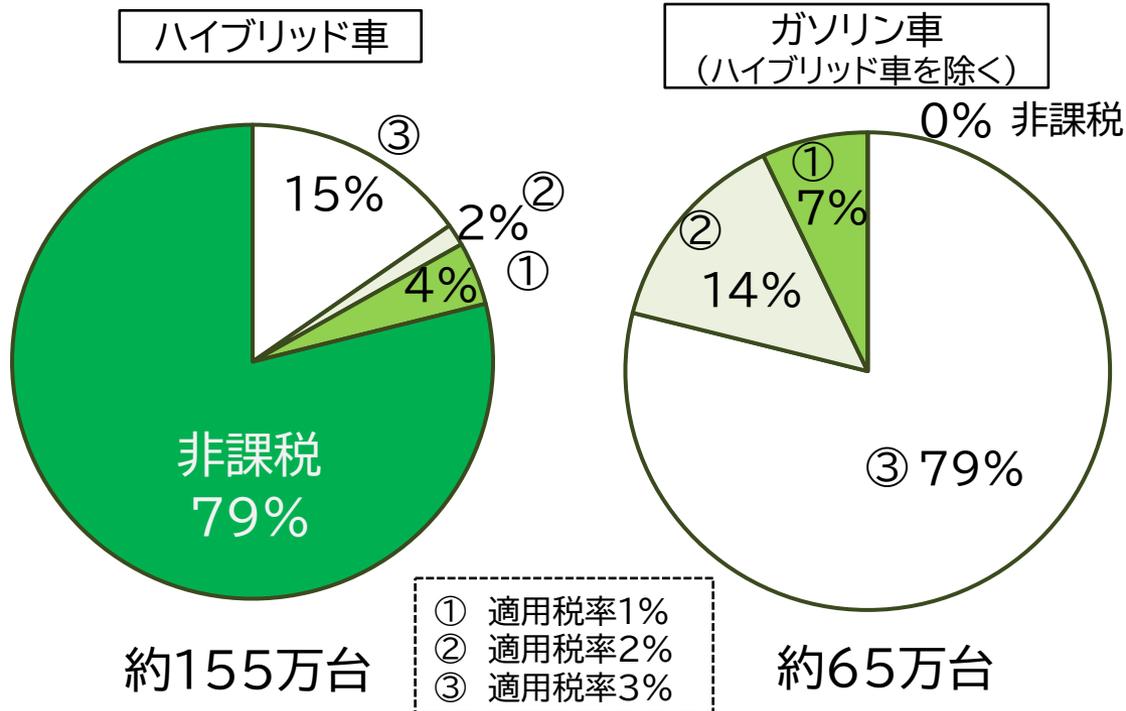


令和元年10月 環境性能割導入

乗用車に係る環境性能割のあり方②

- 仮に現段階で環境性能割を廃止すると、課税対象の約3分の2を占めるガソリン車が減税の恩恵を大きく受け、電動車100%化目標に大幅に逆行することとなるのではないか。
- また、都道府県が約900億円、市町村が約1,000億円の減収となり、地方団体の財政運営に大きな影響を与えるのではないか。

自動車税環境性能割の税率の適用状況(令和5年度新車新規)



課税台数の約3分の2がガソリン車

	課税台数	非課税台数
ハイブリッド車	32	123
ガソリン車 (ハイブリッド車を除く)	65	0
計	97	123

(万台)

「自動車税環境性能割及び軽自動車税環境性能割に係る適用状況に関する調」に基づき推計

環境性能割の税込

1,889億円

(R7地財計画ベース)

うち都道府県分: 約890億円

うち市町村分 : 約999億円

乗用車に係る環境性能割のあり方③

- 経済産業省等からは「環境性能を加味した仕組みは保有段階の課税で導入し環境性能割は廃止すべき」と主張されているが、環境性能に応じた課税としては、「消費者の購買行動に大きな影響を与える**取得価額を考慮して購入時に課税**」する仕組みが最も**環境インセンティブ効果が高い**と整理した上で環境性能割を創設した経緯があり、その整理は今日においても引き続き**適当と考えられるのではない**か。
- カーボンニュートラルの実現に向けて環境性能の優れた自動車を早期に普及させる必要性に鑑みれば、**環境性能割を存続させた上で、保有段階の課税における環境インセンティブ機能を強化**することも考えられるのではないか。

自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書(H25.11) 抜粋

平成25年度与党税制改正大綱においては、「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」を図ることとされている。このことを踏まえ、どの課税のタイミングで、どの課税の方式を採用することが、最もグリーン化機能を強くすることにつながるかについて検討する必要がある。

課税のタイミングとしては、購入時点の差が最もインセンティブとして効果的であることから、案C(注:初年度特例課税(First-Year-Rate:FYR)又は環境性能割を導入して購入時に課税を実施する案)がグリーン化機能が最も強いと評価できる。また、徴税効率の観点から、購入時における課税が効果的なことにも留意する必要がある。

また、課税方式については、消費者の購買行動に大きな影響を与える取得価額を考慮することが、環境インセンティブを最も効果的なものとすることから、案3(注:燃費値及び取得価額をベースとして課税しつつ、一定額の基礎的な控除を導入するとともに、基礎的な控除額に上乘せする控除額又は税率を燃費値に応じて変動させる案)が最もグリーン化機能が強いと評価できる。

環境性能割廃止に対するコメント(桃山学院大学 小嶋正稔教授)

英国の取得時段階の課税である「First Year Rate」は環境性能のよい車両の普及を急ぐ必要があり、短期間で成果を出すため導入されたもので、その意味で一定の評価ができる。経営学における消費者理論では当初の価格を下げて普及を図り、普及が進んだ後で価格を上げる考え方が一般的。常識的には取得時のインセンティブが効果的だと感じる。長い目で見れば、カーボンニュートラル実現のために**環境性能のよい車両の早期の導入を図るべき**である。**環境性能割の廃止は**地方団体の税収に不足を生じるだけでなく、**カーボンニュートラル目標実現に逆行するものであるため、実施すべきではない**。

※ First Year Rate…自動車の取得時1年目にCO₂排出量に応じて課される(EV・FCVは最低税率)。

(参考)取得時・保有時におけるインセンティブ機能の比較に関する文献

The King Review of low-carbon cars (英国財務省, 2008) 和訳抜粋

財政的インセンティブは、人々が購入する自動車とその使用方法の両方において、人々の選択を決定する上で非常に重要な役割を果たす可能性があります。消費者行動に影響を与えるために、様々な財政的インセンティブを活用することができます。

- ・ 購入時のインセンティブ(購入税/リベート、資本控除など)。消費者は将来のコストを大幅に割り引く傾向があるため、前払いのインセンティブは人々の自動車選択に影響を与えるのに特に効果的です。
- ・ 反復インセンティブ - 年次登録税(例:自動車物品税(VED))や企業単位で車両に課される税金(例:社用車税(CCT))など。これらは、様々な車の継続的な維持費に影響を与えることで人々の車の選択に影響を与えるだけでなく、中古車市場における車の残存価値にも大きな影響を与える可能性があります。
- ・ 自動車利用インセンティブ - 燃料税、マイルージ手当、道路課金など、運転コストを変化させるインセンティブは、人々の移動手段の選択に影響を与える可能性があります。例えば、代替交通手段の選択や、他の人との自動車シェアを促します。また、大型で効率の低い自動車の維持コストを増加させることで、人々の自動車の選択にも影響を与える可能性があります。

The good tax guide: A comparison of car taxation in Europe (Transport & Environment, 2022) 和訳抜粋

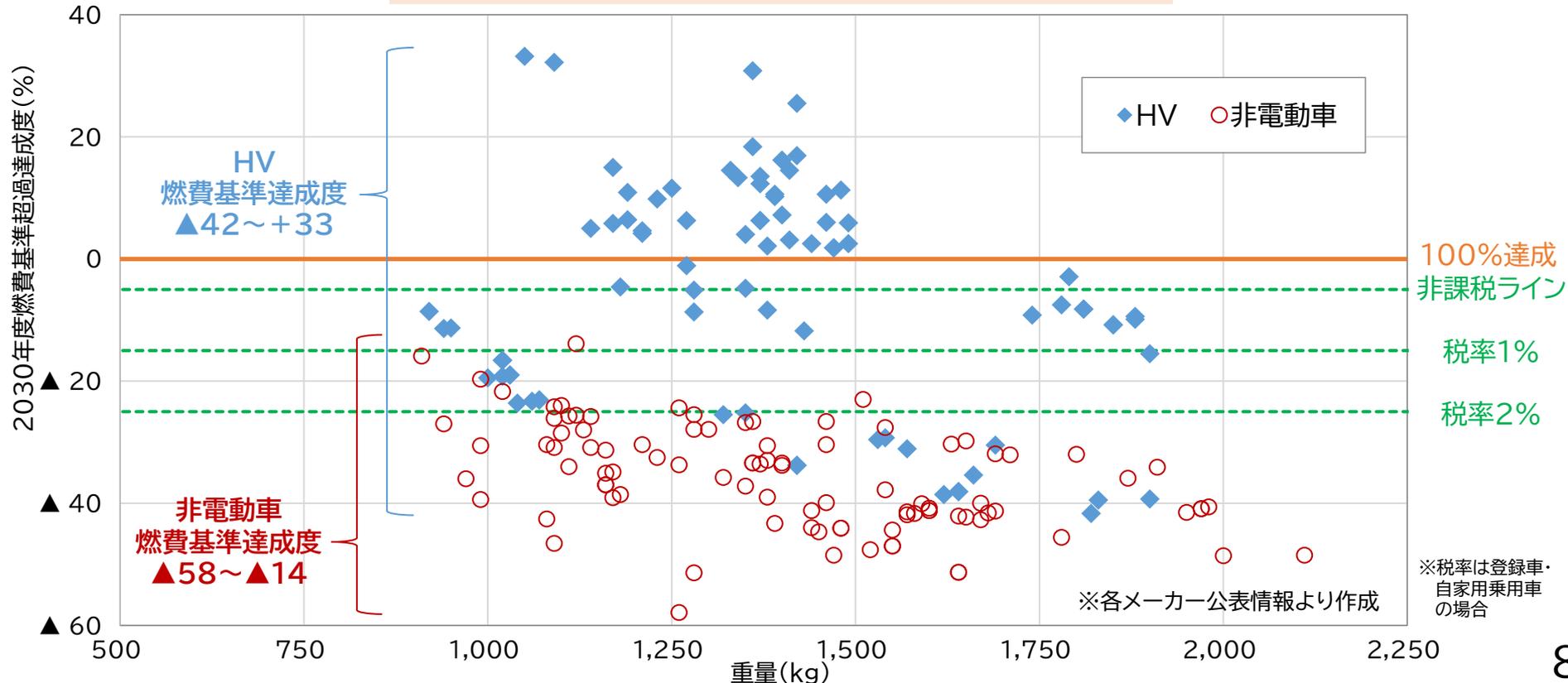
実効性の原則と「適切な時期に適切な税」という問題を考慮すると、環境に優しい自動車輸送を目的とした課税は、自動車購入、自動車所有、あるいは自動車使用(これらは、本報告書で述べられている取得税、保有税、エネルギー税とほぼ一致する)のいずれに課税すべきかについて、膨大な文献が蓄積されてきた。

ほとんどの場合、実証研究は、取得税は保有税よりも消費者の購買決定を促進する上でより効果的であると結論付けている。これは、一般的な近視眼性(消費者は短期的な費用と便益を重視する傾向がある)と将来の税金に関する不確実性に起因するとされている。

乗用車に係る環境性能割のあり方④

- 2035年の政府目標の実現に向けて、**電動車の購入に対して環境性能割を優遇し、取得時の負担軽減を図る**一方で、**非電動車の購入に対しては、少なくとも現在以上の負担を求め**ることとすべきではないか。
- ただし、**電動車の中でもHVについては、非電動車の燃費性能を下回る車両も存在**するため、**環境性能割の優遇に当たっては、特に環境性能の高い車両に限定**することが**適当**ではないか。
- なお、**軽自動車に対しては、絶対的な環境負荷が登録車より低いこと等を踏まえ、最高税率を2%とする特例が適用**されていることに留意が必要ではないか。

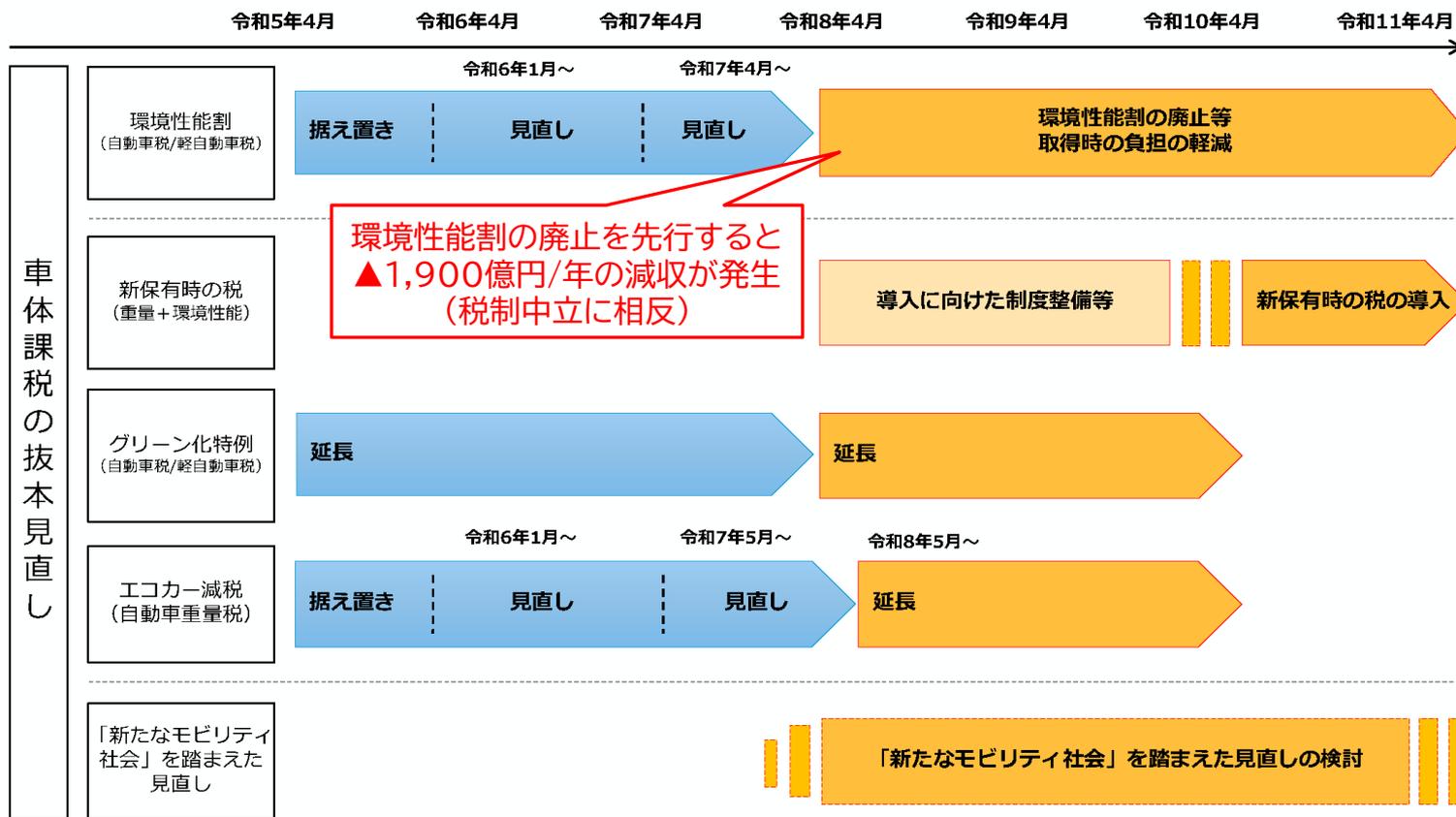
HV・非電動車の2030年度燃費基準達成度



乗用車に係る環境性能割のあり方⑤

- 仮に、特に環境性能の高い電動車の購入に対して環境性能割を優遇し、取得時の負担軽減を図る場合、電動車の普及に伴って**環境性能割の税収が逡減**していくことになるが、当該減収分については、**保有時の課税において、カーボンニュートラルの実現にも資する増収策を講じる**など、R7与党大綱に示された「**税込中立**」に基づいて制度設計することが重要ではないか。
- 経済産業省等からは「保有時の課税の見直しに先行してまず環境性能割を廃止すべき」と主張されているが、**先行減税はR7与党大綱の「税込中立」に反する**のではないか。

経済産業省要望スケジュール

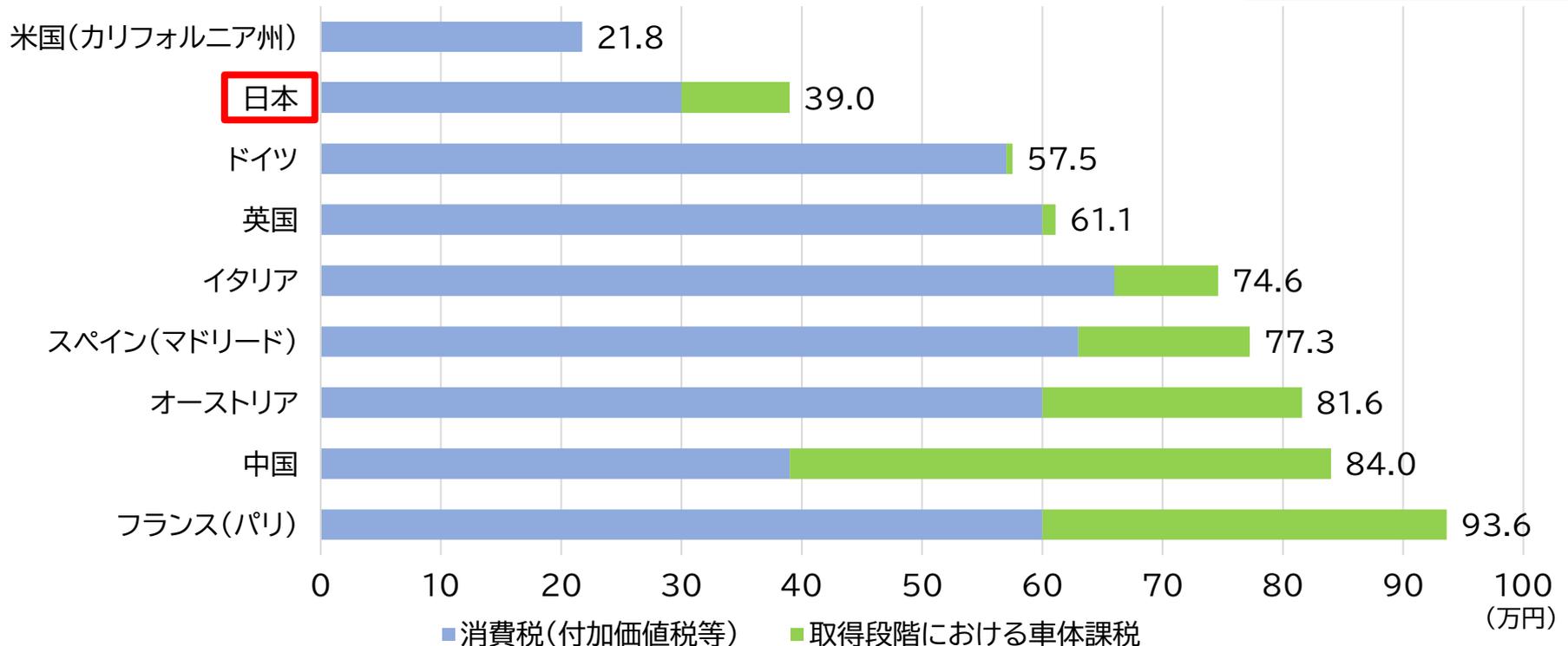


乗用車に係る環境性能割のあり方⑥

- なお、「環境性能割は消費税との二重課税」との指摘があるが、
 - 環境性能割は自動車の取得の事実に担税力を認めて課される税であり、広く消費一般に課される**消費税とはそもそも課税根拠が異なる**こと
 - 欧州諸国を中心に**取得時の車体課税と消費税(付加価値税等)との併課が一般的**であること
 - そのような整理の下に消費税率10%引上げ時に環境性能割が創設された経緯があることに鑑みれば、**二重課税との批判は当たらない**。

300万円の乗用車(新車)を取得した場合の税負担

数字精査中



※ 自治体国際化協会による調査結果等に基づき総務省作成

※ 税ではなく料金として徴収されるものを含む。

※ 車両重量:1,380kg、燃費:16.6km/L(CO₂排出量:140g/km)、総排気量1,986cc、定格出力110kWの自家用車(新車)を取得した場合の税負担額(料金として徴収されるものを含む。)を算出。

※ 1ドル(\$):148円、1ユーロ(€):172円、1ポンド(£):200円、1元:21円として算定(財務大臣が公示している基準外国為替相場・裁定外国為替相場レート(令和7年10月中において適用)を使用)。

バス・トラックに係る環境性能割のあり方①

- 令和7年2月に閣議決定された「地球温暖化対策計画」及び「エネルギー基本計画」においては、バス・トラックを含む商用車について、
- ・ 8トン以下の小型車については新車販売で、2030年までに電動車20～30%、2040年までに電動車と合成燃料等の脱炭素燃料車で100%を目指す
 - ・ 8トン超の大型車については、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、2030年までに2040年の電動車の普及目標を設定すると明記。

