

自動車関係税制に関する研究会報告書の概要

平成22年9月

「自動車関係税制に関する研究会」は、今後の税制調査会での議論に資するよう、原口総務大臣の指示により開催。

「環境自動車税」のあり方の検討、すなわちCO₂排出量と税額が連動する仕組みを構築するとともに、「自動車税は自動車重量税と一本化」とするマニフェストを実現するための具体案を検討することを主たる目的に、地球温暖化対策等に資する観点からCO₂排出抑制に寄与する車体課税のあり方や、複雑な自動車関係諸税の簡素化等について検討を進め、報告書を取りまとめた。概要は以下のとおり。

なお、検討に当たっては、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。

また、CO₂排出抑制の社会的な要請が高まり、様々な地球温暖化対策の取組がなされている現在の状況を踏まえて、租税原則のうち「公平の原則」に環境の視点を導入し、環境自動車税の仕組みを構想すべく、検討を進めた。

1 保有段階における自動車への課税

◎ 環境自動車税の性格

- 「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とすることが適当。

◎ 保有段階における自動車への課税の簡素化

- 自動車の保有段階における課税として、一台の自動車に対して自動車税と自動車重量税が課税されている状況。
- 自動車税と自動車重量税を一本化し、保有段階における課税としての地方税である環境自動車税とすることにより、自動車関係税の簡素化を実現すべき。
- 環境自動車税は、地方公共団体の様々な行政サービスとの応益関係の強さ、偏在性の低さと安定性の高さなどから、地方税にふさわしい。
- 課税の根拠の観点からは自動車税と軽自動車税を分ける理屈は乏しいが、

環境自動車税の創設に当たって、その課税客体に軽自動車等を取り込むには課題があり、今後更に検討を深める必要がある。

◎環境自動車税の負担水準

- CO₂排出抑制への社会的な要請の高まり、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、少なくとも税収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。
- 軽自動車と小型自動車の税負担水準の大幅な格差を合理的に説明することは困難。なお、仮に税率を引き上げる場合には、段階的に行うことも考えられる。

◎ 環境自動車税の課税標準

- 税の性格・課税標準ごとに「割」を設定し、併用することが適当。

環境損傷負担金的性格 ⇒ 課税標準をCO₂排出量とする「CO₂排出量割」

財産税的性格 ⇒ 課税標準を排気量等とする「排気量割」

◎ 営業用自動車と自家用自動車の税率格差等

- 自動車の種類による税率格差
 - ・ 課税標準からの議論では、格差を設けるべきではないという方向。
 - ・ バス・トラックの公共輸送機関としての公共性の観点等から、乗用車とは別体系の仕組みを設定することも考えられる。
- 同一車種内の営業用自動車と自家用自動車の税率格差（営自格差）
 - ・ 課税根拠の議論からは、自家用・営業用の税率格差を設けることに論理的必然性はない。
 - ・ 乗用車とバス・トラックに税率格差を設けた場合、バス・トラックについてさらに自家用・営業用まで格差を設ける必要はないとも考えられる。
 - ・ 一方で、バス・トラックについては、公共輸送機関としての公共性等に鑑み、営業用に限定して乗用車と別体系の仕組みを設定することも考えられる。

◎環境自動車税の用途

- 自動車税、自動車重量税は現在ともに一般財源であり、一本化後も引き続き一般財源とすべき。

- 自動車重量税の一部を原資とする公害健康被害に対する補償は別途確実に行われるべき。

◎ 車検時徴収

- 車検時徴収の導入に当たっては、納税者の痛税感、申告・納付場所、複数年度分の徴収、納税義務者等について数多くの実務的な課題があり困難な面がある。
- 一方で、事務を効率化し、徴収コストを節減していく観点は非常に重要であり、引き続き検討を続けていくことを期待。

2 取得段階における自動車への課税

◎ 自動車取得税の性格

- 自動車取得税は、自動車の取得に対し、その取得の事実に見出し、その取得者に対して課する流通税。
- 消費に担税力を認めて課税する消費税とは課税根拠が異なるもの。
- 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。

◎ 自動車取得税の環境面での考慮

- CO₂排出抑制に寄与する車体課税のあり方を検討するに当たっては、取得段階における課税については環境面から望ましい自動車の導入誘導策としての観点を考慮すべき。
- 政策税制として新たに制度設計を行うに当たっては、過度に複雑な区分の設定や新車・中古車での異なる取扱い等はできるだけ避け、納税者に分かりやすく、かつ、不公平感を生じさせないようにすることが適当。

◎ 自動車取得税の税率水準

- 自動車取得税によってこれまで確保してきた地方税収分については少なくとも確保する必要。当分の間の税率を恒久的な措置として本則化すべき。