

「自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会」
(平成21年度) 概要

「自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会」（平成21年度）について

趣旨

自動車税、自動車取得税、軽自動車税を有する地方税にとって、自動車関係税制が占める位置づけは大きなものがある。

平成20年12月に閣議決定された「中期プログラム」においては、自動車関係諸税について、税制の簡素化を図るとともに、厳しい財政事情、環境に与える影響等を踏まえつつ、税制の在り方及び暫定税率を含む税率の在り方を総合的に見直し、負担の軽減を検討することとされているとともに、低炭素化を促進する観点から、税制全体のグリーン化を推進するとされている。

また、平成21年度税制改正で新設された自動車取得税の時限的軽減措置は3年間の措置であるので、中期プログラムで示された視点、特に税制のグリーン化の推進の視点を踏まえた抜本的な見直しの検討に早期に着手する必要がある。

こうしたことから、本研究会では、早ければ2011年にも行われる税制抜本改革を念頭に、地方にとって主要な税源である自動車関係税制のあり方を再検討すべく、諸外国の課税の実態も含めた基礎的検討資料を収集し、それらを踏まえて今後の改革の基本的な方向性を導き出すための研究を行うこととする。

構成員

(敬称略) ※肩書きは当時

【座長】

諸富 徹 京都大学大学院経済学研究科准教授

【委員】

松本 茂 青山学院大学経済学部准教授

吉村 政穂 横浜国立大学大学院国際社会科学研究科准教授

木下 誠 東京都主税局税制部副参事（税制改正担当）

青木 信之、山崎 重孝 総務省自治税務局都道府県税課長

開催実績

【第1回】 平成21年5月19日（木）

- ① 自動車関係税制の現状について
- ② 研究会における議論のポイントについて
- ③ 海外調査について
- ④ その他

【第2回】 平成21年8月6日（木）

- ① 海外調査（EU、ドイツ）報告について
- ② 第二回海外調査について
- ③ その他

【第3回】 平成21年10月16日（金）

- ① 海外調査（フランス、デンマーク、イギリス）報告について
- ② 海外調査の総括について
- ③ その他

【第4回】 平成22年1月28日（木）

- ① 平成22年度税制改正について
- ② これまでの議論の整理と報告書の骨子

【第5回】 平成22年3月1日（月）

- ① 報告書案（第三章部分）について
- ② 実務面での論点について

【第6回】 平成22年3月29日（月）

- ① 報告書の最終案について
- ② その他

低炭素社会における新しい自動車関連税の構築をめざして ～CO₂排出量ベース課税の検討の視点～

諸外国のCO₂排出量ベースの課税のあり方について、EU、ドイツ、フランス、イギリス、デンマークの取り組みを調査し、基礎的な研究資料を蓄積するとともに、整理し、これまでの地方税における取り組みと課題を踏まえた上で、わが国における新しい自動車関連税のあり方を、CO₂排出量ベースの課税を軸に検討。概要については、以下のとおり。

1. EUの状況

○ CO₂排出量ベースの課税の状況

- 調査を行った2009年7月現在、ヨーロッパ17カ国でCO₂排出量ベースの課税を何らかのかたちで取り入れた自動車関連税（取得課税及び保有課税）が存在。
- 各国の状況は下記のとおり分類できる。
 - ① 完全にCO₂排出量ベースに連動した課税体系を採用しているもの（デンマーク（保有課税）、イギリス等）
 - ② CO₂排出量ベースとその他の基準を併用しているもの（ドイツ 等）
 - ③ 基本となる税率がありCO₂排出量に応じた重課・軽課が行われるもの（デンマーク（取得課税））

○ 自動車関連税に係る2005年指令案とその現状

- 欧州委員会は、登録税を中心とする「自動車の取得」に係る税制から「自動車の保有」に係る税制への転換を目的として、2005年7月に「自動車関連税制に関する指令案」を公表。
- しかし、2009年7月の調査時点では、指令案は取り下げこそ行われていないが指令として成立する可能性はほとんどない、という状況。

○ EUにおけるCO₂排出規制

- 2009年4月に、欧州理事会及び欧州議会において「CO₂排出規制法」が成立。
- CO₂排出規制法では、2012年までに自動車産業全体の平均CO₂排出量を120g/kmとするとし、経過措置を経て、2015年には販売される新車すべてが規制値を満たすこととしている。
- なお、2020年までに、平均CO₂排出量を95g/kmとする、野心的な長期目標も盛り込まれている。

2. 各国の状況

○ ドイツの状況

- ・ 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自動車税改革を実施。
- ・ 新規登録された乗用車について、CO₂排出量ベースの金額と排気量ベースの金額との合算により課税し、税収中立で制度設計。

○ フランスの状況

- ・ 取得段階で自動車登録税（地方税）、保有段階で社用自動車税（国税）、走行段階で石油産品内国消費税（国税）が課税される。
- ・ 2008年1月より、CO₂排出性能に優れた自動車への買い換えを促進するため、CO₂排出量の少ない自動車の取得については、補助金（bonus）を支給する一方で、CO₂排出量の多い自動車の取得については、自動車登録税に加えて、自動車登録割増税（malus）を賦課する「Bonus-Malusシステム」を導入。

○ イギリスの状況

- ・ 自動車の保有に課される自動車税（VED）の課税標準を2001年に排気量からCO₂排出量に変更。
- ・ 2010年より、CO₂排出量の少ない自動車ほど初年度のVEDを軽減する一方で、CO₂排出量の多い自動車については逆にVEDを重課する「First-Year-Rate（初年度自動車税の重課制度）」の導入が予定されている（現在は導入済）。

○ デンマークの状況

- ・ 取得及び保有の両段階で自動車関連税の課税を実施。欧州各国の中でも負担水準が群を抜いている。
- ・ 登録する際に課される自動車登録税において、よりCO₂排出量の少ない自動車の普及促進を図る観点から、燃費性能の優れた自動車に係る自動車登録税を軽減し、燃費性能の劣る自動車に係る自動車登録税を重課する仕組み（Bonus-Malus制度）を2007年に導入。
- ・ 自動車の保有に対して課する「グリーンオーナー税」が存在。課税標準を燃費とし、燃料10当たりの自動車の走行距離（燃費）に応じて課税。また、自動車の燃費性能が年々向上する傾向にあることから、税率をスライドさせる仕組みを導入（調査時点においては、停止中。）

3. 環境の視点からの新しい自動車関連税

○ CO₂排出量ベースの課税の検討

- ・ 地球温暖化防止のためにCO₂排出量を抑制する観点から、環境損傷負担金的性格を自動車関連税に加えていく社会的要請を考慮する必要。
- ・ 自動車関連税全体をパッケージとして、政策達成機能と財源調達機能をうまくブレンドした制度設計が必要。具体的には、他の課税ベースとCO₂排出量ベースを組み合わせるなど税目の課税ベースの構成において仕組む方法、政策手段としての役割と財源調達の役割とを税目によって棲み分ける方法などが考えられる。

○ 保有課税でのCO₂排出量ベース課税の検討

- ・ 引き続き「排気量割」や「重量割」またはその他の基準による課税を併用し、新しい保有税の課税を行う。
- ・ CO₂排出量ベースの課税を行う場合も、財源調達機能の確保の観点からは、原則として税込中立とすべき。

○ 保有課税の簡素化

- ・ 自動車税と自動車重量税を一本化し、地方税として位置づけることが考えられる。
- ・ 軽自動車税については、自動車関連税の抜本的な見直しに際し、ゼロベースからの議論が必要。

○ 取得課税を廃止する場合の考え方

- ・ 政策手段として、取得段階のインセンティブは引き続き必要。
(参考) イギリスにおける「First-Year-Rate」：初年度の保有税負担を加重又は軽減する仕組み
- ・ エコカー減税の影響を考慮したあるべき自動車取得税込分（約3,400億円）を引き続き確保する方策が必要。
- ・ 痛税感の大きい保有課税が負担増となることから、痛税感を緩和するための徴収方法等の工夫の検討が必要。

4. 実務面での課題

○ 車検時徴収

- ・ 車検時徴収を導入した場合、相当程度、納税者の痛税感が増加することが予想される。
- ・ 車検は、任意の運輸支局で受けることが可能なため、全国で精算するシステムを構築することも必要。

○ CO₂排出量の把握方法

- ・ 国交省が把握している個車毎の燃費値を車検証に記載する等、課税庁側が把握できるシステムを構築する必要。