

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～

平成22年3月

自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会

目 次

第 1 章 現状認識と研究会の目的	1
第 2 章 諸外国の状況	
第 1 節 EU の状況	4
第 2 節 ドイツの状況	19
第 3 節 フランスの状況	23
第 4 節 イギリスの状況	26
第 5 節 デンマークの状況	28
第 3 章 環境の視点からの新しい自動車関連税	33
第 1 節 これまでの自動車関連税	34
第 2 節 CO ₂ 排出量ベースの課税の検討	45
第 4 章 実務面での課題	
第 1 節 車検時徴収	59
第 2 節 CO ₂ 排出量の把握方法等	62
参考資料	
・ 自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会開催要項	65
・ 自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会委員名簿	66
・ 自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会開催日程等	67
・ 第 1 回研究会 資料 1～資料 4	68
・ 第 2 回研究会 資料 1～資料 3	89
・ 第 3 回研究会 資料 1～資料 4	110
・ 第 4 回研究会 資料 1	128
・ 第 5 回研究会 資料 3	133

第 1 章 現状認識と研究会の目的

(地球温暖化防止に向けた機運の高まりと自動車関連税)

1997 年 12 月に締結された京都議定書の目標では、わが国の地球温暖化防止のための取組みとして、その約束期間（2008～12 年度）において CO₂ 排出量を 1990 年比で△6%削減することが掲げられている。しかしながら、2006 年度の排出量確定値は、1990 年比で+6.2%の増加となっており、議定書の目標達成には森林吸収源等の効果を除けば 2006 年度対比△6.8%の削減が必要となっている。

また、民主党マニフェスト 2009 においては、CO₂ 排出量を 1990 年比△25%削減することが掲げられており、鳩山首相は、世界のすべての主要国による公平かつ実効性のある国際的枠組みの構築が不可欠としつつ、わが国における CO₂ 排出量△25%削減を、すべての政策を総動員して達成するとしている。

このように、地球温暖化防止のための CO₂ 排出抑制の要請は、近年非常に大きなものがある。この中で、わが国の CO₂ 排出量の 2 割強を占める運輸部門（船舶を含む。）からの CO₂ 排出抑制は非常に重要な課題である。運輸部門からの CO₂ 排出量（2006 年確定値）は、1990 年対比で+16.7%の増加となっており、自動車の台数の増加と相まって、非常に大きな伸びを示している。

(平成 22 年度税制改正における議論)

平成 22 年度税制改正においては、揮発油税、軽油引取税などの暫定税率の取扱いが大きな焦点となったが、議論の過程においては、民主党のマニフェストに掲げられた「地球温暖化対策税」の制度設計についても、環境省、経済産業省などから提案があるなど、環境に関連した税のあり方についても議論がなされた。

その中で、原口総務大臣から、地方における環境対策の規模の大きさなどを踏まえ、地方環境税の提案がされた。この提案の中で、地方税における「環境自動車税」構想について、提案された。「環境自動車税」とは、自動車税（地方税）と自動車重量税（国税）を一本化し、環境損傷負担金的性格と財産税的性格をあわせもつ税として再構築しようとするものである。

平成 22 年度税制改正では、地球温暖化対策のための税も含め、環境関連の税についての具体的な制度設計は見送られたが、その方向性は税制改正大綱において明記された。このうち、地方環境税については、「CO₂の排出を抑制するためには、地方税においても、すでに軽油等に課税していることを踏まえ、燃料や自動車に対して、環境への負荷に応じた措置を行うことが必要です。」とされ、また、国税・地方税共通の検討事項として、「車体課税については、エコカー減税の期限到来時までには、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政の状況も踏まえつつ、今回、当分の間として適用される税率の取扱いを含め、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討します。」とされた。

(研究会の設置目的と議論の経過)

「自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会」は、平成 21 年 5 月、自動車の取得及び保有に関する自動車関連税（わが国では、自動車取得税、自動車税、自動車重量税及び軽自動車税をいう。以下同じ。）のうち、地方税である自動車取得税、自動車税及び軽自動車税について、地球温暖化対策の政策ツールとしての要請と、貴重な財源としての位置づけを踏まえつつ、今日的なあり方を検討するために設置されたものである。

具体的には、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したものである。

この研究会は、諸富徹京都大学大学院経済学研究科准教授を座長に、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、武井政二神奈川県政策部税制企画担当課長及び山崎重孝総務省自治税務局都道府県税課長（平成 21 年 7 月まで青木信之自治税務局都道府県税課長（現自治税務局企画課長））を委員として、(財) 地方自治情報センターの主催により開催した。

研究会は、平成 21 年 5 月に設置されたのち、同年 7 月に EU 及びドイツへの第一回海外調査（諸富座長及び総務省平木補佐）、8 月から 9 月にかけてフランス、デンマーク及びイギリスへの第二回海外調査（松本委員、吉村委員及び総務省高田補佐）を行い、平成 22 年年 3 月まで 6 回にわたって、ヨ

ヨーロッパの自動車関連税の調査と整理及びその分析を通じて、わが国でCO₂排出量ベースの課税の仕組みを導入する場合の論点について、議論を行った。

この報告書は、この研究会の成果をまとめたものである。

第2章 諸外国の状況

第1節 EUの状況

1 CO2排出量ベースの課税の概況

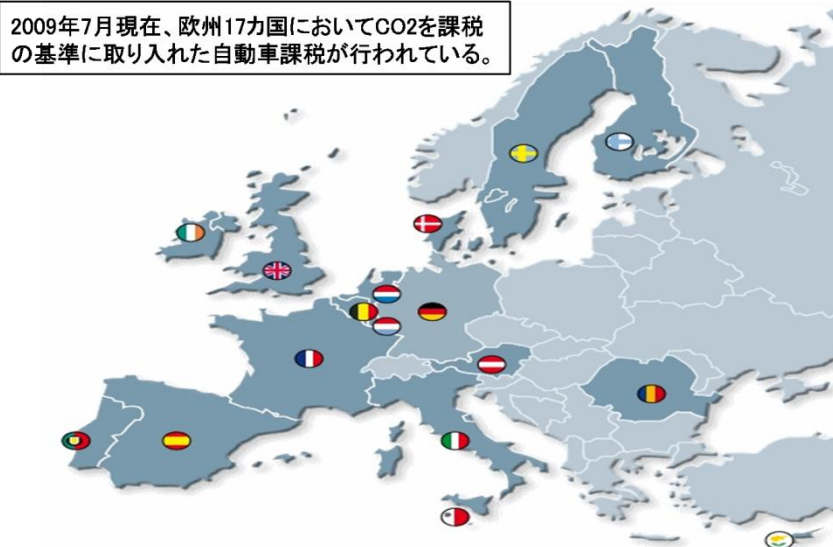
(1) CO2排出量ベースの課税の状況

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のことをいう。）が存在している。（欧州自動車工業会（以下「ACEA」という。）の資料による。図1参照）

CO2排出量ベースの課税を取り入れている各国の状況（イタリアを除く）を整理すると、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、②CO2排出量ベースとその他の基準を併用しているもの、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、と分類できる。（図2参照）

なお、①と②は基本的な制度として自動車関連税にビルドインされたものであり、③は特例的な制度である、と整理できる。

(図1) 欧州におけるCO2排出量に応じた自動車課税の導入状況



ACEA(欧州自動車工業会)ホームページより

(図2) 各国のCO2排出量に応じた自動車課税の導入状況

	取課 課税	保有 課税	概 要
オーストリア	○		<p>1. 石油燃料税は自動車の最初の登録時に課税される (ガソリン車) 取得価格×(3ℓあたりの燃料消費量)の2% (ディーゼル車) 取得価格×(2ℓあたりの燃料消費量)の2%</p> <p>2. Bonus-malus(重課軽課)システムで、CO2排出量が<120g/kmの自動車は最大300ユーロの軽減。>180g/km(2010/1/1から160g/km)の自動車は180g/kmを超過するg/km毎に25ユーロの加算。石油を使わない自動車は最大500ユーロの軽減</p> <p>3. 5mg/kmの粒状物質(PM)を排出するディーゼル車は最大300ユーロの加算。逆に、<5mg/kmの粒子状物質や<80g/kmのNOxの排出をするディーゼル車は、最大200ユーロの軽減。(1kmあたり<60mg/km未満のNOx排出をするガソリン車にも適用)。</p>
ベルギー			CO2排出量が<115g/kmの自動車を購入した個人に対し、個人所得税における所得控除。 (<105g/kmの自動車) 取得価格の15%(上限4540ユーロ) (105~115g/kmの自動車) 取得価格の3%(上限850ユーロ)
		○	社用車税(CO2排出量ベース課税)
キプロス	○		登録税(取得価格に基づく課税) CO2排出量に応じ、税率を調整。(<120g/kmの自動車の税率は30%減少し、>250g/kmの自動車の税率は20%増加)
		○	道路税(排気量ベース課税) CO2排出量に応じ、<150g/kmの自動車につき税額を15%減少。
デンマーク	○		登録税(取得価格に基づく課税) 1リットル当たりの走行可能距離がそれぞれ>16km(ガソリン車)、>18km(ディーゼル車)の場合に1km/リットルあたり4000DKKの軽減。 1リットル当たりの走行可能距離がそれぞれ<16km(ガソリン車)、<18km(ディーゼル車)の場合に1km/リットル1000DKKの重課。
		○	道路税(燃費ベース課税) (ガソリン車) 520DKK(>20km/ℓ性能の自動車)~18,460DKK(<4.5km/ℓ性能の自動車) (ディーゼル車) 160DKK(>32.1km/ℓ性能の自動車)~25,060DKK(<5.1km/ℓ性能の自動車)
フィンランド	○		登録税(取得価格に基づく課税) CO2排出量に応じ、12.2%(<60g/km)~48.8%(>360g/km)。税体

			系は完全に proportional。
		○	道路税(現在、重量等に応じた課税→2010年からCO2排出量ベース課税) (税額) 20 ユーロ～605 ユーロ。
フランス	○		1. CO2排出量に基づく Bonus-malus(重課軽課)システムにより、最大 5,000 ユーロのボーナス(<60g/km)、>160g/km の場合は重課され、最大 2,600 ユーロの重課(>250g/km の場合)。
		○	2. 社用車税(CO2排出量ベース課税) (税額) 2 ユーロ(<100g/km の自動車)～19 ユーロ(>250g/km の自動車)
ドイツ		○	1. 自動車税につき、2009年7月からCO2排出量と排気量を併用した課税に移行。 (CO2排出量ベース課税) 2 ユーロ/g/km (排気量ベース課税) ガソリン車 2 ユーロ/100cc ディーゼル車 9.5 ユーロ/100cc 2. <120g/km の自動車は免税(2012～13 は 110g/km、2014～は 95g/km)
アイルランド	○		登録税(取得価格に基づく課税) CO2排出量に応じ、14%(<120 g/km)～36%(>225 g/km)。ハイブリッドやフレキシブル燃料車は上限 2,500 ユーロの軽減。
		○	道路税(CO2排出量ベース課税) (税額) 104 ユーロ(<120 g/km)～2,100 ユーロ(>225 g/km)。
マルタ	○		2009年より、登録税をCO2排出量に応じた課税に変更。
ルクセンブルグ		○	自動車税(CO2排出量ベース課税) (ディーゼル車以外) $0.6 \times \text{CO2排出量(g/km)}$ (ディーゼル車) $0.9 \times \text{CO2排出量(g/km)}$ * 指数については、10g/km ごとに 0.1 ずつ上昇。
オランダ	○		登録税(取得価格に基づく課税) 燃費によって、重課軽課が行われる。通常よりも 20%燃費の良い車は、最大 1,400 ユーロのボーナス、通常よりも 30%燃費の悪い車は最大 1,600 ユーロのペナルティ。ハイブリッド車は最大 6,400 ユーロのボーナス。<95g/km(ディーゼル車)、<110g/km(ディーゼル車以外)は、登録税の課税免除。>250g/km(ガソリン車)、>170g/km(ディーゼル車)は、超過する g/km あたり 125 ユーロの重課。
		○	自動車税についても、<110g/km(ガソリン車)、<95g/km(ディーゼル車)は軽課。

ポルトガル	○	登録税(排気量ベースとCO2排出量ベースの併用) このうち、CO2排出量ベース部分の計算式は、 (ガソリン車) 3.5 ユーロ × g/km-329(<115g/km) ~ 125 ユーロ × g/km-20,766(>205g/km) (ディーゼル車) 10 ユーロ × g/km-730(<95g/km) ~ 168 ユーロ × g/km-21,610(>170g/km)
ルーマニア	○	特別汚染税(登録税)は、CO2排出量、排気量及びEURO 基準に基づいた課税。
スペイン	○	登録税(取得価格に基づく課税) CO2排出量に応じ、税率は、0%(<120g/km) ~ 14.75%(>200g/km)。
スウェーデン	○	自動車税(EURO4 適合車についてはCO2排出量ベースの課税) (基本税額) SEK360+SEK15/g/km(>100g/km の場合) ディーゼル車の場合、3.15 または 3.3 を当該額に乗じて得た額が税額。 *なお、代替エネルギー車は、SEK10 /g/km(>100g/km の場合)
イギリス	○	自動車税(CO2排出量ベース課税) (税額) 0 ポンド(<100g/km) ~ 400 ポンド(ガソリン車、ディーゼル車)、385 ポンド(代替エネルギー車)(>255g/km)
	○	社用車税(簿価に基づく課税) CO2排出量に応じ、10%(<120g/km) ~ 35%(>235g/km) ディーゼル車には 3%の付加税(最大 35%)

(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例)

デンマークの道路税(保有課税)は燃費基準に完全に連動している。税率は、ディーゼル車の方がガソリン車に比べ高めに設定されている。

フィンランドの登録税(取得課税)は完全にCO2排出量に連動している。ディーゼル車とガソリン車の別による税率の差は設定されていない。なお、道路税(保有課税)も2010年から完全にCO2排出量に連動した制度に改革されるとのことである。

フランスの社用車税やイギリスの自動車税及び社用車税(いずれも保有課税)においても、完全にCO2排出量に応じた課税が行われている。

スウェーデンの自動車税(保有課税)では、一定の排出ガス規制適合車に限りCO2排出量に応じた課税が行われており、ディーゼル車の税率は比較的高く設定され、代替エネルギー車に対しては軽減税率が適用されている。

(CO2排出量ベースとその他の基準を併用している例)

ドイツの自動車税（保有課税）は、排気量ベースの課税とCO₂排出量ベースの課税を併用している。排気量ベースの課税ではガソリン車に比してディーゼル車の税率が高く設定されているが、CO₂排出量に応じた課税ではガソリンとディーゼルの別にかかわらず比例的な税率構造（免税基準を超える1g/kmあたり2ユーロ¹）となっている。

ポルトガルの登録税（取得課税）も排気量ベースの課税とCO₂排出量に応じた課税を併用し、ルーマニアの特別汚染税（取得課税）は、CO₂排出量、排気量及びEURO²基準を併用した体系となっている。

（CO₂排出量に応じて重課・軽課が行われるもの）

デンマークの登録税（取得課税）は取得価格に応じた課税である。その上で、ガソリン車とディーゼル車の燃費性能に応じ、一定の燃費を下回る1km/ℓあたり1,000デンマーク・クローネ（DKK）³の重課又は上回る1km/ℓあたり4,000DKKの軽課が行われている。

重課・軽課の仕組みとして特徴的なのが Bonus-Malus システムである。Bonus-Malus システムは、登録段階において、CO₂排出量に応じた負担の加減を行うものであり、ACEA の資料ではオーストリア、デンマーク、フランス、オランダなどで採用されている。Bonus-Malus 制度は、登録税と補助金を組み合わせた制度となっているケースが多く、重課をする場合は登録税を加重し、軽減をする場合は補助金を交付する仕組みを取っている。なお、この仕組みについては、後述する。

EU各国の自動車関連税のうち、登録税の課税標準は基本的には取得価格であり、また、自動車税の税率は、乗用車は排気量、馬力や車両重量、貨物車は車両重量、車軸長や最大積載量などに応じて設定されている。

今般、乗用自動車の課税について、CO₂排出量に応じた税率を設定する税制度・特例を講じる加盟国が増加傾向にある。

¹ 1ユーロ＝130円（日本銀行/基準外国為替相場（平成22年3月適用分））

² ヨーロッパ共通の排出ガス基準。2009年から最新規制である「EURO6」が施行。

³ 1DKK＝17.5円（日本銀行/基準外国為替相場（平成22年3月適用分））

(2) 廃車代替促進補助金（スクラップ・インセンティブ）の状況

2008 年秋のリーマンショック以降の世界同時不況に対する景気対策、自動車産業支援対策として、ヨーロッパ各国は、廃車代替促進補助金（スクラップインセンティブ）の時限的導入を行っている。調査時点の 2009 年 7 月の ACEA の資料によれば、11 カ国においてスクラップインセンティブが導入され、又は導入が決定されている。（図 3 参照）

スクラップインセンティブの基本的な構造は、①一定の車齢を超える自動車を廃車し、②一定の条件を満たす新車（一定の中古車も可）を、③特例期間内に購入した場合に一定のボーナスが交付される、というものであり、すぐれて景気対策的な性格を持っている。そのような性格もあって、CO₂排出量は要件とされていないか、要件とされていてもそれほど高い水準に設定されてはいない。

(図 3) スクラップインセンティブの導入状況

国	インセンティブ	廃車する 自動車の車齢	条件	期間
オーストリア	1,500 ユーロ (約 19.5 万円)	13 年	<ul style="list-style-type: none"> 少なくとも EURO4 に適合する新車を購入。 ディーラーがインセンティブの 50%を負担。 総額 4500 万ユーロ。 	2009.4.1～ 2009.12.31
フランス	1,000 ユーロ (約 13 万円)	10 年	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出量が 160g/km 以下の新車を購入。 小型営業車には、CO₂要件なし。 総額 2.2 億ユーロ程度を想定。 	2008.12.4～ 2009.12.31
ドイツ	2,500 ユーロ (約 32.5 万円)	9 年	<ul style="list-style-type: none"> 少なくとも EURO4 に適合する新車を購入。 中古車の購入の場合は、車齢が 1 年以内。 総額 15 億ユーロ(60 万台)。 	2009.1.14～ 2009.12.31
イタリア	1,500～5,000 ユーロ (自動車) 2,500～6,500 ユーロ (LCV)	9 年	<ul style="list-style-type: none"> EURO4+CO₂排出量が 130g/km(ディーゼル)又は 140g/km(ガソリン) CNG 車の取得特例(1,500 ユーロ)、電気又は水素自動車(CO₂排出量 120g/km を達成すれば 3,000 ユーロ、120g/km 未満の場合は 3,500 ユーロに増額)と自動車に対する買換え特例(1,500 ユーロ)は重複適用可能。 LPG 車の取得特例(1,500 ユーロ。当該特例は CO₂排出量 120g/km 未満の場合は 2,000 ユーロ) 	2009.2.7～ 2009.12.31 (2010.3.31 まで登録)

			<ul style="list-style-type: none"> 一口に増額)と買換え特例は重複適用可能。 LCV の買換え特例(2,500 ユーロ)は CNG を動力源とする LCV の取得特例(4,000 ユーロ)と重複適用可能。 LPG、電気又は水素を動力源とする LCV の取得特例(1,500 ユーロ。CO2排出量 120g/km 未満の場合は 2,000 ユーロに増額)と買換え特例は重複適用可能。 	
ポルトガル	1,000 ユーロ 1,250 ユーロ	10 年 15 年	<ul style="list-style-type: none"> CO2排出量が 140g/km 以下の新車を購入。 	2009.1.1～ 2009.12.31
ルーマニア	約 900 ユーロ	10 年	<ul style="list-style-type: none"> 適用対象は 6 万台を上限。 	2009.2.1～ 2009.12.31
スペイン	10,000 ユーロ まで 無利子貸付け	10 年又は 25 万 km 走行	<ul style="list-style-type: none"> 3 万ユーロまでの新車購入。 CO2排出量が 140g/km 以下の新車を購入。 CO2排出量が 160g/km 以下の小型営業車を購入。 車齢 15 年超の自動車を廃車する場合、5 年以内の中古車の購入にも適用。 	2008.12.1～ 2010.10.1
ルクセンブルグ	1,500～1,750 ユーロ	10 年	<ul style="list-style-type: none"> CO2排出量が 120g/km 以下の新車を購入(ディーゼル車はさらに PM が 5mg 以下が要件)した場合 1,750 ユーロ。 CO2排出量が 150g/km 以下の新車を購入した場合 1,500 ユーロ。 	2009.1.22～ 2010.10.1
キプロス	675～1,700 ユーロ	15 年	<ul style="list-style-type: none"> 単なる廃車は 675 ユーロ。 燃費が 7 ㊦/100km 以下の新車購入の場合は、1,280 ユーロ。5 ㊦/100km 以下の場合は、1,700 ユーロ。 	実施中
スロバキア	1,000～1,500 ユーロ 1,000 ユーロ	10 年	<ul style="list-style-type: none"> 2.5 万ユーロまでの新車購入。 ディーラーが負担しない場合、1000 ユーロ、ディーラーが 500 ユーロを負担する場合 1,500 ユーロ(併せて 2,000 ユーロ)の買換え特例。 4 月からは、ディーラーが 1,000 ユーロ負担する場合は 1,000 ユーロ(併せて 2,000 ユーロ)の買換え特例(この場合も、2.5 万ユーロまでの新車購入に限る)。 	2009.3.9～ 2009.3.25 2009.4.6～ 2009.12.31

オランダ	導入は決定したが制度詳細を検討中	2009～2010
------	------------------	-----------

(3) 自動車関連税に係る 2005 年指令案とその現状

① 2005 年指令案の内容

欧州委員会は 2005 年 7 月に Proposal for a Council Directive on Passenger Car Related Taxes（自動車関連税制に関する指令案。以下「2005 年指令案」）を公表した。欧州委員会は、ヨーロッパは一つの市場（コモン・マーケット）であるにもかかわらず、同一の自動車が多数の加盟国で売買された場合に登録税が重複して課されること、まちまちな登録税の税率が同一の自動車の市場価格に歪みを生じさせること、などを理由とした登録税に対する批判を踏まえ、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、2005 年指令案を作成した。

2005 年指令案の主な内容は、次の 3 点である。

- 自動車関連税の一定割合(2008 年末までに 25%、2010 年末までに 50%)を、CO₂ 排出量の要素を取り入れた課税とする。
- 5 年から 10 年の移行期間を設定しつつ、2016 年からは登録課税を廃止する。その際、保有課税を同額程度増収するなどにより税収を確保する。
- 登録税が廃止されるまでの間、加盟国内で乗用車を輸出し又は恒久的に使用するために加盟国内で移動させる場合は、既に支払っている登録税を払い戻す。

② 2005 年指令案の現状

このような大胆な内容を含んだ 2005 年指令案であるが、2007 年 11 月の欧州理事会での審議以降、議論されていない。その理由として、①加盟国は、各国の主権に関わる税制の設計に一定の縛りをもたらす「指令」に対しそもそもネガティブであること、②自動車関連税はコモン・マーケットの問題で

はなく指令になじまないという指摘があったこと、③登録税を有する国は、
税収確保の観点などからその廃止は受け入れられないこと、④CO₂排出量
ベースの課税の導入による急激な税収変化の懸念があったこと、などが考え
られる。

2009年7月の調査時点では、欧州議会と欧州委員会の担当部局は、2005
年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、とコメントしている。このようなことから現状の2005年指令
案には、取り下げないことで各国にCO₂排出量ベースの課税の必要性を訴
え続けるということ以上の意味はないものと考えられる。

現在の欧州委員会は、税制のハーモナイゼーションは各国主権の観点から
困難であるとの認識から、税制よりもCO₂排出量そのものへの規制にその
力点をシフトしている。

(4) 自動車関連税に係るいくつかの論点とコメント

2005年指令案は、将来の自動車関連税を考える上で重要な論点を含んで
いる。その中で、①自動車関連税の課税ベースとしてのCO₂排出量につ
いてと、②登録課税の存在意義について、本研究会がインタビューを行った実
務家は以下のようにコメントしている。

① 自動車関連税の課税ベースとしてのCO₂排出量

(欧州委員会環境総局大気汚染防止・交通部門担当官)

CO₂排出量ベースの課税の導入後も、課税ベースとしてCO₂排
出量ベースとその他のベース(排気量など)を併用すべきである。2005
年指令案で、自動車関連税の50%についてCO₂排出量ベースの課
税を採用すべきと提案したのは、自動車関連税には財産税的な考え、
道路損傷負担金的な考え、駐車場整備など一定の費用に充てるべきと
の考えなどがあり、このような部分も自動車関連税に残すべきとの考
え方に基づいている。

このような意味から、ドイツの新しい自動車税がCO₂排出量ベ
ースと排気量ベースを併用していることは、フェア・コンビネーション
であると評価している。

② 登録課税の存在意義

(欧州委員会環境総局大気汚染・交通部門担当官)

登録課税は、①走行距離等に基づかない課税であり、二重課税の問題もあるので、将来的には付加価値税や燃料課税に統合すべきとの考え方が一方、②登録課税は購入時の負担であり、その額を動かすことで購入車の環境性能の良い自動車への選択に影響を及ぼすのに有効であるとの考え方もある。

ただ、デンマークなどの非常に高額な登録課税は自動車の課税前価格を大きく歪めている。

(ヨーロッパ自動車工業会 (ACEA) 環境・経済局長)

登録課税は自動車業界から見れば廃止すべきものであり、小売価格の引き上げ要素である。

もっとも登録課税には歴史的経緯や税収確保の問題もあり、なかなか廃止できないことも事実である。

(ドイツ自動車工業会担当者)

ドイツに登録課税がない理由として、燃料課税が充分高いことがあげられる。ガソリン税は日本では1リットル0.4ユーロ程度だが、ドイツでは(0.66ユーロ程度と)かなり高い。ドイツの燃料課税とのギャップを日本では自動車取得税として吸収しているのではないか。

2 EUにおけるCO₂排出規制

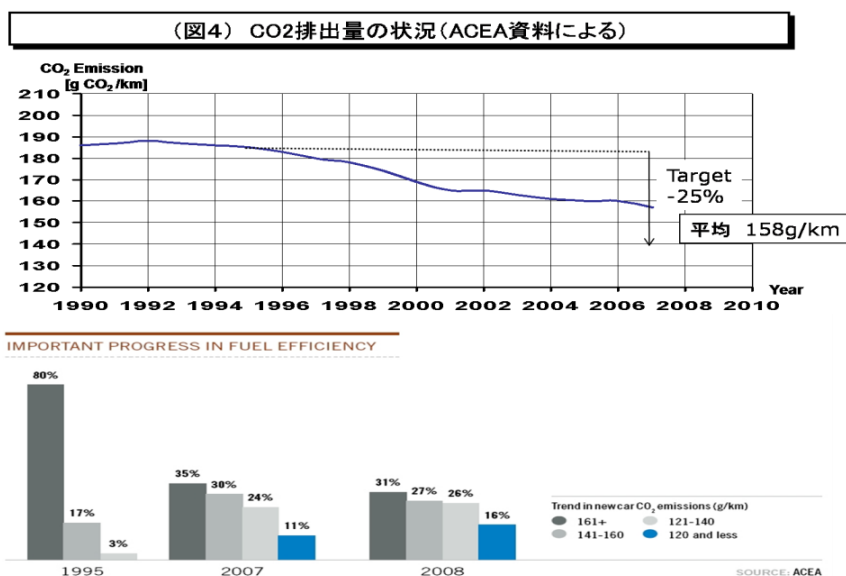
(1) CO₂排出規制法成立までの流れ

自動車からのCO₂排出量の抑制は、自動車会社の自主的な取り組みに委ねられていた。1998年にACEAは、2008年度までに新車の平均CO₂排出量を1995年の水準(約180g/km)対比△25%減の140g/kmとする自主的協定(Voluntary Agreement)を締結し、この協定に基づき各社はCO₂排出量の削減に取り組んできた。

しかしながら、2007 年段階において、新車の平均CO₂排出量は、平均158g/kmにとどまり、自主的協定は達成されなかった（図4参照）。この理由としてACEAは、①市場が大型車を求める傾向にあったこと、②歩行者安全保護などの規制が存在したこと、などを挙げ、これにより約15g/km分のCO₂排出量の増加があったとしている。自主的協定が守られなかったことと、税制のハーモナイゼーションが進まない一方で、CO₂排出量の抑制はEUとして取り組むべき課題であるとの認識のもと、欧州委員会は2007年12月に新車乗用車のCO₂排出性能に係る規制法案を提案することとなった。

この法案は、2008年9月に欧州委員会産業・エネルギー委員会において意見採択された後、同月欧州議会環境委員会にて採決、12月の欧州理事会及び欧州議会において非公式合意が成立し、翌2009年4月に、Regulation (EC) No443/2009 of the European Parliament and of the Council（以下「CO₂排出規制法」という。）として成立した。

規制法案の審議経過では、規制値の完全実施時期や規制値を遵守できなかった場合のペナルティの額などについて、ACEAなどとの協議を経ていくつかの妥協が行われたものの、比較的スムーズに成立した。



(2) EUのCO₂排出規制法の内容

① 規制値

EUの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とするとしている。このうち、130g/kmまではエンジン技術の改善により達成し、残りの10g/kmは補完的措置により、最終的に120g/kmを達成するとしている。

この規制値は2015年に完全実施される。CO₂排出規制法では、2014年までは経過的な措置として2012年は全新車販売台数の65%、2013年には75%、2014年には80%の自動車について規制値を満たせばよいとしている。

また、規制値は、小型車を製造するルノーやフィアットなどの自動車メーカーと大型車が中心のフォルクスワーゲンやBMWといったメーカーとの製造自動車種によるCO₂排出量の根本的な違いを考慮に入れ、自動車産業「全体」で達成されるものとされている。個別のメーカーには、欧州委員会から個別の目標値が割り当てられる。

なお、2020年までに、平均CO₂排出量を95g/kmとする、野心的な長期目標値も盛り込まれている。

② 複数企業による規制値達成

規制値を達成するため、5年以内の年度を区切り複数企業一括での平均CO₂排出量を届け出ることにも可能である（プールシステム）。プールシステムの相手を見つけれないブランド（生産台数が少ない、特殊なカテゴリーの自動車を製造など）については、規制値の適用対象から除外し、25%の平均CO₂排出量の削減に替えることも可能としている。

③ モニタリング

欧州委員会はCO₂排出量の規制を担保するため、対象となる自動車及び製造業者ごとのデータについて中央管理することとしている。

具体的には、加盟国は、2010年から、加盟国内で登録された対象自動車について製造者、型式、CO₂排出量、車両重量、等を記録し、製造業者

ごとに国内で登録された対象自動車数、平均CO₂排出量、③平均車両重量、等を決定するとしており、これらデータが欧州委員会で中央管理されている。

なお、CO₂排出量の確認方法については、加盟国は新車の性能試験の際、検査機関から製造者に交付される適合証明書 (Certificate of Conformity) に記載されているCO₂排出量によることとされている。適合証明書は、Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council に根拠を持つものであり、性能試験はEU域内で共通であるため、どの国で新車が製造されたかにかかわらず自動車のCO₂排出性能を統一的に確認することができる。このCO₂排出量等の情報から自動車メーカーごとに平均CO₂排出量を算定する。

④ ペナルティ

自動車メーカーは、割り当てられた規制値を達成できない場合、以下のよう
に超過 g/km に応じたペナルティを支払うこととなる。

(2012年から18年まで)

- 1g/km 以下の超過 1台につき 5ユーロ
- 1～2g/km の超過 1台につき 15ユーロ
- 2～3g/km の超過 1台につき 25ユーロ
- 3g/km 超の超過 1台につき 95ユーロ

(2019年以降)

- 超過 g/km あたり 1台につき 95ユーロ

⑤ 優遇措置

(スーパークレジット)

CO₂排出量が 50g/km 未満の極めて環境性能の良い自動車には、以下のような台数のカウントに係る特例が設けられている。

- 2012、13年 3.5台とカウント
- 2014年 2.5台とカウント
- 2015年 1.5台とカウント

このようにカウントすることで、母数である生産台数が大きくなることか

ら、1台当たりの平均CO₂排出量を縮小する効果がある。

例えば、40g/km、70g/km、100g/kmの自動車を1台ずつ生産した時のCO₂排出量は、単純平均の場合では70g/kmであるが、スーパークレジットを利用した場合38.2g/km $([40g/km+70g/km+100g/km] \div [3.5+1+1])$ まで低減する。

(代替燃料自動車に対する特例)

2015年まで、代替燃料自動車(バイオエタノール自動車など)のCO₂排出量を△5%減してカウントする。

(エコ・イノベーション)

欧州全体での平均CO₂排出量目標値(120g/km)の達成にあたり、130g/kmまではエンジン技術の改善により達成し、残りの10g/kmは補完的措置により達成すると前述したが、補完的措置として考えられるのがエコ・イノベーションである。

認定されたCO₂削減技術(エコ・テクノロジー)について個別の自動車メーカーの規制値を算定する際に△7g/km減まで考慮するというもので、詳細は2010年までに決定することとされている。具体的に想定されているのはLEDヘッドランプやソーラールーフなどの環境対応型の新技術である。

⑥ 見直し条項

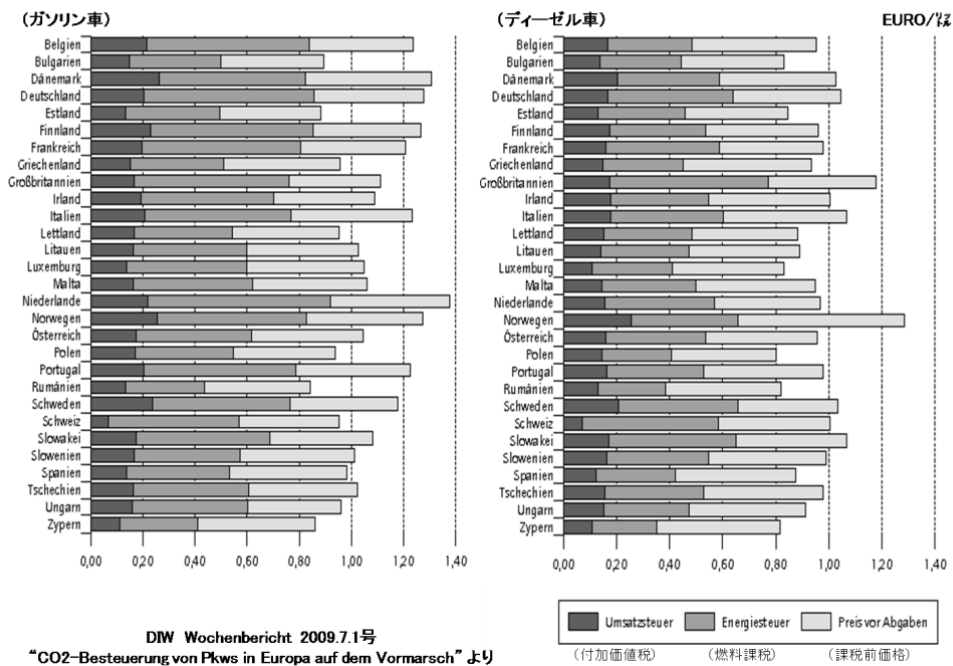
この排出規制は、2014年において車両重量の傾向を研究し、2016年以降の規制値を再検討するとしている。以後、3年ごとに見直すこととされている。

(図) 欧州と日本の燃料課税の水準

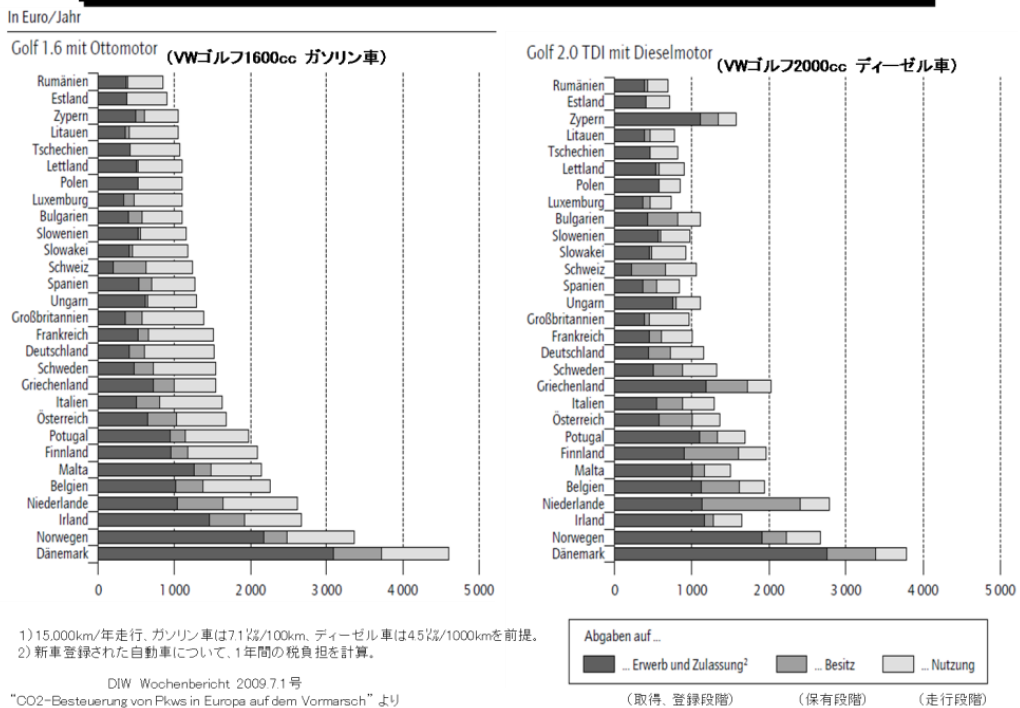
EXCISE DUTIES ON FUELS IN €/1,000 LITRES		EU RATES MINIMUM																										
		AT	BE	BG	CY	CZ	DE	DK	EE	EL	ES	FI	FR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
Unleaded Petrol		442	592	350	299	483	655	561	359	359	360	627	607	448	509	564	434	462	379	459	701	488	583	336	568	403	515	661
Diesel		347	318	307	245	406	470	382	330	302	302	364	428	368	368	423	330	302	330	352	413	339	364	284	446	383	481	661

ACEA(欧州自動車工業会)ホームページより

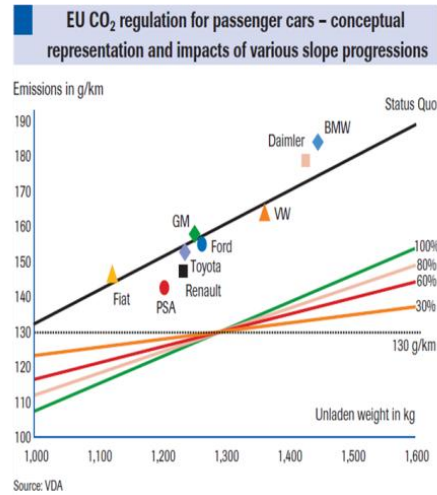
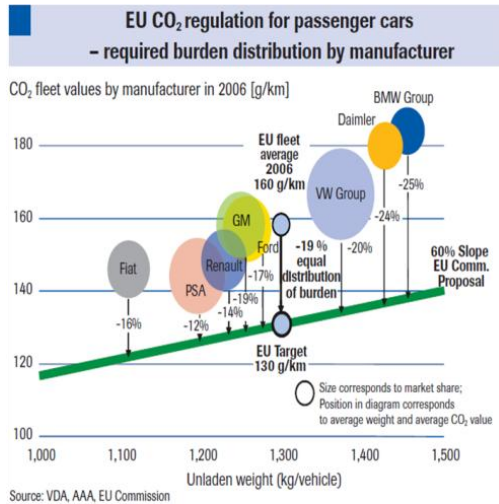
(図) 欧州における燃料価格(税込み)



(図) 欧州における自動車に係る税負担(取得、保有、走行段階/年間)



(図) 各自動車メーカーの平均CO2排出量の状況



VDA(ドイツ自動車工業会)アニュアルレポート2008より

第2節 ドイツの状況

1 ドイツの自動車税改革

(1) 概要

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行った。

この改革は、新規登録された乗用車について、CO₂排出量基準と排気量基準とを併用し、税収中立で制度設計されたものである。

自動車税改革にあたり、自動車税が州税から連邦税に移管された。これは、州側は財源を保障することを前提に移管を支持した。また、連邦側としても燃料課税、高速料金及び自動車税の交通政策に関する税・課金に係る制度を統一的に企画立案することが可能となるため、実現したものである。

具体的には、移管時の州自動車税収は連邦の責任で確保(税収が変動してもこれまでの州税収は確保され、税収減のリスクは連邦が持つ)したうえで今までと同じ割合で各州に交付し、移管後5年間の徴収事務は州税務署に委託(徴収取扱費を伴う)され、6年目以降は国の機関である税関で事務が行われるものとされている。

(2) 具体的な制度設計

(適用時期)

- 2009年7月1日から適用
- 2008年11月15日から2009年6月30日までに新車を取得した者は、負担の軽い方の課税を選択可能

(課税対象)

- 新車新規登録された乗用車(トラック、バスなどの貨物車は対象外)

(税率設定)

- 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
- CO₂排出量ベースの課税は、ガソリン車とディーゼル車共通に、120g/km(免税基準)を超える1g/kmあたり2ユーロ
- 排気量ベースの課税は、ガソリン車は100ccあたり2ユーロ、ディーゼル車は100ccあたり9.5ユーロ

(自動車税の免税)

- EUのCO₂排出規制とリンクし、以下のCO₂排出量を下回る性能の自動車の自動車税を免税
 - 2009～11年 120g/km(2015年規制値)以下
 - 2012、13年 110g/km以下
 - 2014年以降 95g/km(2020年規制値)以下

(その他)

- EUR06を満たすディーゼル乗用車に対しては、最高150ユーロの減税措置(2011～13年)

(3) 改革による税収変動とその対策

ドイツ連邦財務省は、自動車税改革による2014年までの税収見積りを公表している。(図5参照)

これによると、2011年以降の自動車税収は約90億ユーロで推移することとされており、2007年の税収（89.1億ユーロ）とそれほど変動がない水準を維持するものと見積もられている。

連邦財務省は、自動車税制改革について税収中立で仕組んではいるが実際の税収に与える影響は予測仕切れていない。また、第一次景気対策では時限的な自動車税免税を打ち出したうえ、スクラップインセンティブによっても新車の買換えが前倒しになっていることから、税収変動の予測は難しいとコメントしていた。

また、税収スライド制度は採用されていない。税収の確保策として、免税となる乗用自動車のCO₂排出性能を徐々に引き下げ、最終的にはEUの長期目標値とすることを組み込んでいる。

(図5) ドイツの自動車税改革による税収推移見積り

(連邦財務省の予測)

(100万ユーロ)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
総計	△70	△185	△365	△410	△580	△195
連邦	△4491	△8702	△9207	△9252	△9422	△9037
州	4421	8517	8842	8842	8842	8842

(4) 自動車税改革に係る論点とコメント

CO₂排出量ベースの課税を導入するという自動車税の性格及び将来の税収に大きな影響を与える改革であるが、その評価について、実務家のコメントは以下のとおりである。

① CO₂排出量ベース課税導入後の自動車税の性格

(ドイツ連邦財務省担当官)

自動車税は、そもそも贅沢品や財産への課税として導入したもので、一般財源である。

このような考え方を前提に、社会的に良い振る舞いを促すため1985年から有害物質削減へのインセンティブとしてEURO基準によ

る課税を導入していた。今回のCO₂排出量に応じた課税の導入も（以前の）有害物質がCO₂に変わったということで、社会的に良い振る舞いへのインセンティブという根本的な考え方が変化したわけではない。

自動車税による環境抑制的側面という議論はあるが、自動車税は税であり、税収の確保が第一の目的である。

今回の自動車税改革により、排気量ベースの課税が1/3、CO₂排出量ベースの課税が2/3となるが、排気量ベースの課税があくまで基本でCO₂ベースの課税はインセンティブであり従である。

② 自動車税改革への評価

（ドイツ連邦財務省担当官）

今回の改革のパッケージは廃車代替を進めることが主目的であり、景気刺激策という側面がある。自動車税改革によるCO₂排出量抑制効果は試算できていない。

もっとも、買い換えられる乗用車からのCO₂排出量は、気候変動全体からするとわずかな量である。

（ドイツ自動車工業会担当者）

自動車関連税へのCO₂課税の導入は、政治的判断であると理解している。燃費性能の良い自動車を優遇するという。基本的には税収中立なので、自動車保有者の負担が減るわけではない。

③ 新しい自動車税の仕組みについて

（ドイツ自動車工業会担当者）

CO₂排出量に応じた課税の導入自体は評価している。CO₂排出性能の絶対値に応じた比例的な税額設定は重要な制度設計である。

（ドイツ連邦財務省担当官）

標準的なディーゼル車とガソリン車の自動車税負担を考えるにあたり、ディーゼルとガソリンのそれぞれに課される燃料課税の差によ

り生じる差額を埋める趣旨で、ディーゼル車の排気量ベース課税の税率をガソリン車の税率に比して高く設定している。

CO₂排出量ベースの課税は、CO₂排出量に応じた比例的な税額設定を行っており、累進構造は取っていない。もっとも環境団体には累進構造を主張するものもある。

第3節 フランスの状況

1 概要

フランスでは、自動車の取得段階において自動車登録税、保有段階において社用自動車税、走行段階において石油産品内国消費税の課税を行っている。このうち、自動車登録税は地方税であるのに対して、社用自動車税及び石油産品内国消費税は国税である。保有段階のみならず、取得段階でも課税を行っていること、地方税においても車体への課税を行っていることなど、我が国の自動車関連税と共通点が多い。

なお、2008年1月から、Bonus-Malus システムが導入された。この制度は、CO₂排出性能に応じて、自動車登録の際の負担軽減（加重）するものであり、詳細は後述する。

2 各税目の概要

(1) 自動車登録税

(概要)

- 州の管轄地域域内の地方長官庁等において自動車登録証を発行する際に徴収。
- もともとは、国税であったが、1982年の地方分権改革の際に、国から州に税源移譲された。

(税率及び課税標準)

- 馬力に応じて州議会が自由に定めることが可能（概ね 20 ユーロから 40 ユーロの範囲）。

(2) Bonus-Malus システム

(概要)

- CO₂ 排出性能の優れた自動車への買い替えを促進することを目的に 2008 年 1 月に導入。
- 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、自動車登録割増税 (malus) が賦課。
- (1) で述べた自動車登録税からは独立した制度であり、登録税額の重軽課を行う制度ではない。

(税率 (補助額))

- CO₂ 排出性能の向上に対応するため、軽減基準を段階的に引き上げ。
- 2009 年では、CO₂ 排出量 130 g /km以下の自動車が軽減の対象になるのに対して、160 g /km を超える自動車は重課の対象。更に 250 g /km を超える自動車については、毎年度 160 ユーロ重課。具体的には、図 6 のとおり。
- 税率区分は環境・エネルギー庁が策定した CO₂ 排出ラベルの区分に基づいている。

(図 6) フランスの Bonus/Malus システムの税率表

税率表【Bonus】

CO ₂ Emissions (g/km)	Amount of the incentive (in €)				
	Year of purchase or rental				
	2008	2009	2010	2011	2012
≤60	5000	5000	5000	5000	5000
61 - 90	1000	1000	1000	1000	1000
91 - 95	1000	1000	1000	1000	700
96 - 100	1000	1000	700	700	700
101 - 105	700	700	700	700	700
106 - 110	700	700	700	700	700
111 - 115	700	700	700	700	200
116 - 120	700	700	200	200	200
121 - 125	200	200	200	200	0
126 - 130	200	200	0	0	0

税率表【Malus】

CO ₂ Emission (g/km)	Amount of the Tax (€)				
	Year of purchase				
	2008	2009	2010	2011	2012
≤150	0	0	0	0	0
151 - 155	0	0	0	0	200
156 - 160	0	0	200	200	200
161 - 165	200	200	750	750	750
166 - 190	750	750	750	750	750
191 - 195	750	750	750	750	1600
196 - 200	750	750	1600	1600	1600
201 - 240	1600	1600	1600	1600	1600
241 - 245	1600	1600	1600	1600	2600
246 - 250	1600	1600	2600	2600	2600
>250	2600	2600	2600	2600	2600

【出典】CCFA提供資料

(Bonus-Malus への評価)

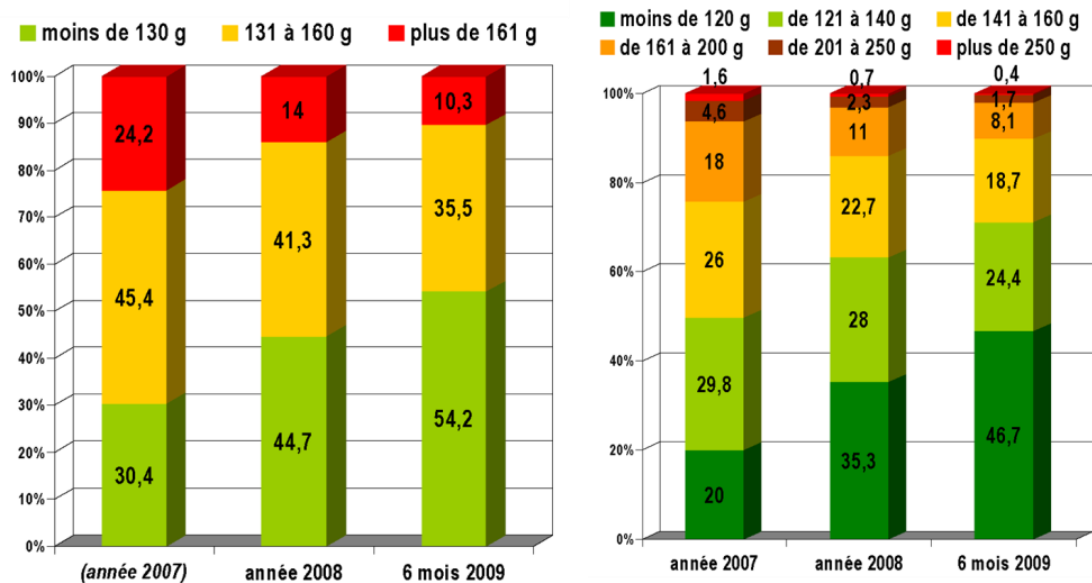
先述のとおり、フランスでは、低燃費車への買い替えを促進するため、2008年1月から、Bonus-Malus システムを導入している。

Bonus-Malus の導入は、買換えに大きな成果を挙げており、2008年1月を境に低燃費車の普及割合が飛躍的に向上している。(図7)

同国エコロジー省によると、買い換えのインセンティブを取得段階で講じたのは、消費者は、短期的な観点から消費行動を決定するという研究成果を参考にしたためとのことである。また、負担水準は、重軽課が中立になるように設計したが、現在のところ減収超過(減収:5.4億ユーロ、増収:2.3億ユーロ)であり、想定した以上に消費者のリアクションが大きかったとのコメントがあった。

同国自動車工業会としても、小型車は、大型車よりマージンが薄いことから、こうした誘導措置を歓迎している。

(図7) フランスの低燃費車の普及状況



【出典】 CCFA提供資料

(3) 社用自動車税

- 自動車を所有・使用している企業に対して課税を行う税(国税)。2000年に個人所有の自動車を対象から除外した。

- 課税標準は、CO₂排出量。税率は、図8を参照。

(図8) 社用自動車税の税率表

<u>CO₂ emissions (in g/km)</u>	<u>Amount of the tax (in € per gramme of CO₂)</u>
<u>≤100</u>	<u>2</u>
<u>>100 and ≤120</u>	<u>4</u>
<u>>120 and ≤140</u>	<u>5</u>
<u>>140 and ≤ 160</u>	<u>10</u>
<u>>160 and ≤ 200</u>	<u>15</u>
<u>>200 and ≤ 250</u>	<u>17</u>
<u>>250</u>	<u>19</u>

[出典] CCFA 提供資料

第4節 イギリスの状況

1 概要

イギリスでは、自動車税 (Vehicle Excise Duty) の課税標準を2001年に排気量 (cc) からCO₂排出量に変更する自動車税改革を行った。具体的には、「自動車を買おうとする際、環境に優しい自動車を選んでもらえるよう、より強いシグナルを送るべく」(1999年英国財務省プレ・バジレットレポート)、①課税標準を排気量からCO₂排出量に変更、②税率は、旧VEDの税収が増減しないよう設定、③既販車については、引き続き旧税の体系を適用、の3点がポイントである。

制度創設当初は、税率は4つに区分されていたが、順次、細分化が行われ2010年から13の区分となる。技術進展に対応するため、一定年度ごとに税率の見直しが行われている。

なお、同国では、ドイツと同様に取得段階での課税を行っていない。

2 VEDの概要

(経緯)

- 1889年創設。当初税収は、道路の建設・維持に充てられていたが、税収が道路の整備需要を超過していたため、1936年にこの制度は廃止。
- 以来、数次にわたり増税が実施されながらも、排気量を課税標準とする基本的な枠組みを維持。京都議定書の締結など環境対策の観点から、2001年にVED改革を実施。

(課税対象)

- 自動車の保有に対して課される税である。

(課税標準・税率区分)

- CO₂排出量に応じて課税される。他の指標による課税(いわゆる「割」は設けられていない)。税率は図9参照。
- トラック、バスについては個車毎のCO₂排出量を把握できていないことから、排気量により課税。
- VED改革を行った2001年時には税率区分は4つであったが、2013年から13に区分。徐々に細分化する傾向。

(図9) VEDの税率表

Vehicle Excise Duty for Cars registered from 1 March 2001 onwards

VED band	CO ₂ emissions (g/km)	Standard rate 2008-9	Standard rate 2009-10*	Standard rate 2010-11*	First-Year Rate 2010-11
A	Up to 100	£0	£0	£0	£0
B	101-110	£35	£35	£20	£0
C	111-120	£35	£35	£30	£0
D	121-130	£120	£120	£90	£0
E	131-140	£120	£120	£110	£110
F	141-150	£120	£125	£125	£125
G	151-165	£145	£150	£155	£155
H	166-175	£170	£175	£180	£250
I	176-185	£170	£175	£200	£300
J	186-200	£210	£215	£235	£425
K**	201-225	£210	£215	£245	£550
L	226-255	£400	£405	£425	£750
M	Over 255	£400	£405	£435	£950

*Alternative fuel discount: 2009-10, A-I £20, J-M £15; 2010-11 onwards, £10 all cars

**Includes cars emitting over 225g/km registered before 23 March 2006

(注) 1 ポンド= 1 4 7 円 (日本銀行/基準外国為替相場(平成 2 2 年 3 月適用分))

(その他)

2010 年から ‘First-Year-Rate ‘(初年度自動車税の重軽課制度。以下「F Y R」という。)の導入が予定されている。F Y Rとは、環境性能の優れた自動車への買い替え促進を図るため、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を重課する仕組みである。

負担軽減のあり方としては、1 年目のみならず複数年にわたり、減税を行う考え方も成り立ちうるが、この点については、消費者はインシヤルコストに着目して購買行動を決定するとの前提に立ってF Y Rの制度設計は行われたようである。

導入に際して行われたレビュー (The King Review) では、「消費者は、将来コストを大目に割り引く傾向があり、購入段階でのインセンティブは、人々の自動車の購買行動への影響という面で強い影響を与える」とされており、こうした当局の考えは、有識者からも一定の支持を受けている。

(VED改革に対する評価)

- VED改革の前後で個車毎の平均CO₂排出量は大きく改善。ただし、VEDがこれに果たした役割については学術的には未解明とのこと。

第5節 デンマークの状況

1 概要

デンマークは、自動車産業立地国ではないものの、取得及び保有の両段階で自動車関連税の課税を行っている。特に登録課税においては、取得価額ベースで課税を行っており、我が国との共通点も多い。

また、欧州各国の中でも自動車及び燃料課税の負担水準が群を抜いて高く、課税水準を引き上げた場合、どのような影響があり得るか同国の事例が大いに参考になる。

2 各税目の概要

(1) 自動車登録税

① 課税標準

- 自動車登録税は、自動車を登録する際に課される税。課税標準は、自動車の価額（VAT 込み）。新車については輸入価格に 9% のマージンを上乗せした額。

② 税率

- 車両価額が 79,000DKK（デンマーク・クローネ）以下の自動車については 105%、それを超えるものについては 180%。
- 例えば、輸入価格 400 万円の自動車の場合、登録税額は 1000 万円近くに達する。

③ 軽減措置等

(商用車に対する軽減措置)

- 一定の商用車については、16,900DKK までは非課税。それを超えるものについても、税率は 50% に引き下げ。
- 商用と称して個人利用の自動車を購入した場合、保有税（グリーンオーナー税）を超過課税。

(燃費性能に応じた Bonus-Malus 制度)

- 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（2007 年に導入）。
- 具体的には、ガソリン 1ℓ 当たりの走行距離（燃費）が 16 km（ディーゼル車の場合は 18 km）を超える自動車については、燃費 1 km/ℓ 超過につき 4,000DKK（約 8 万円）の減税。
- 他方、燃費が 16 km/ℓ（ディーゼル車の場合 18 km/ℓ）以下の自動車につ

いては、1 km/ℓ 当たり 1,000DKK（約 2 万円）が重課。

（自動車の安全性向上の観点からの措置）

- ABS が搭載された自動車については、3,750DKK（約 7.5 万円）を課税標準から控除。
- エアバッグ搭載された自動車に対して、1 エアバッグあたり 1,280DKK（約 2.6 万円）を課税標準から控除。

（粒子状物質の排出抑制対策）

- 走行距離 1 km 当たりあたりの粒子状物質（PM）の排出量が 5mg を下回るディーゼル車に対し、課税標準から 4,000DKK（約 8 万円）を控除。

③ 課税の仕組み

- ディーラーの申告により月次で行われる。デンマークでは、自動車の登録事務は SKAT（デンマークの国税徴収機関）が行うことから、SKAT は、この登録データと申告を突合することで課税の適正性は担保。
- Bonus-Malus による重軽課の際に必要な燃費性能データも、この登録時に提出が義務付けられている Typeattest（自動車の型式証明書）の記載により確認が可能。

⑤ 評価等

（VAT との関係について）

- 自動車登録税は「公道で自動車を使用する権利を付与することへの対価」と位置付けられており、例えば、展示目的で自動車を売買したような場合、VAT と異なり登録税は、課税されない。
- このため、当局としては、自動車登録税と VAT は二重課税に当たらないとの理解。（VAT との二重課税を理由に登録税の廃止を求める）2005 年の EU 指令案についても、対応する意向はない模様。

（税率水準の考え方について）

- もともとは、国民が輸入車を購入することにより、外貨が国外に流出す

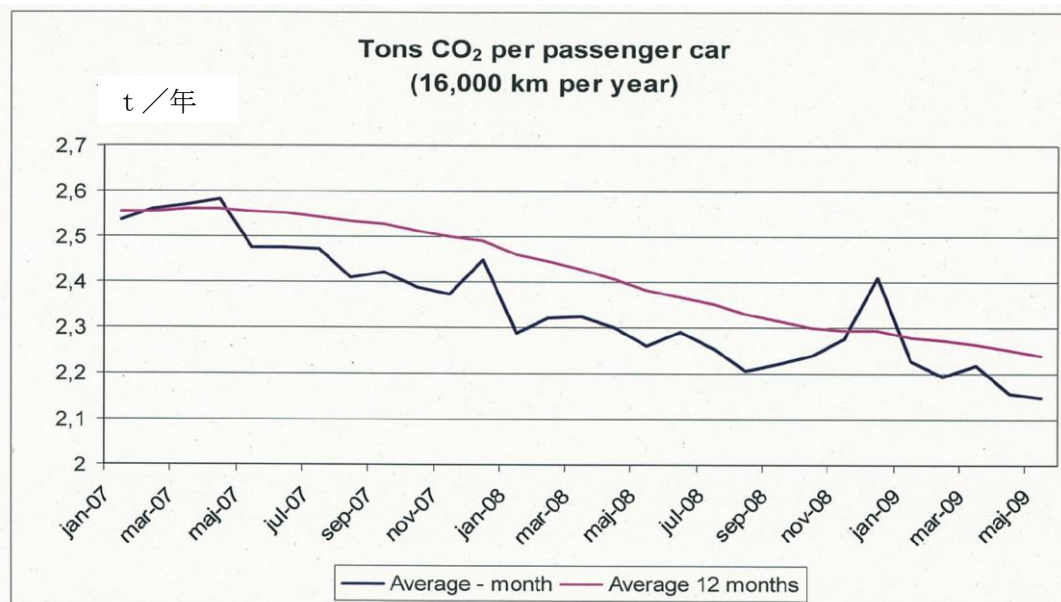
ることを防止するための措置であったが、現在ではそのような目的は失われ、専ら財源の調達の観点から、税率を維持。

- 自動車登録税収は、全税収の約 3%を占めるなど歳入におけるプレゼンスが大きく、この代替財源は見出し難いことから、登録税の廃止や引き下げの議論は、ほとんどない。

(登録税が環境対策に果たした役割)

- 自動車登録税の税率水準は、財政目的で設定されたものであり、環境の要素はなかった。
- ただし、国民が乗る自動車が小型化したり、台数が少なくなったり結果的に環境対策の効果があつたことも事実。
- (積極的な環境対策として講じられた) Bonus-Malus システムの導入前後で比較すると、乗用車 1 台当たりの年間CO₂排出量は 1 割程度削減されており、地球温暖化防止の観点からは、一定程度効果があつたものと評価。(図 10)

(図 10) デンマークの自動車のCO₂排出性能



(2) グリーンオーナー税

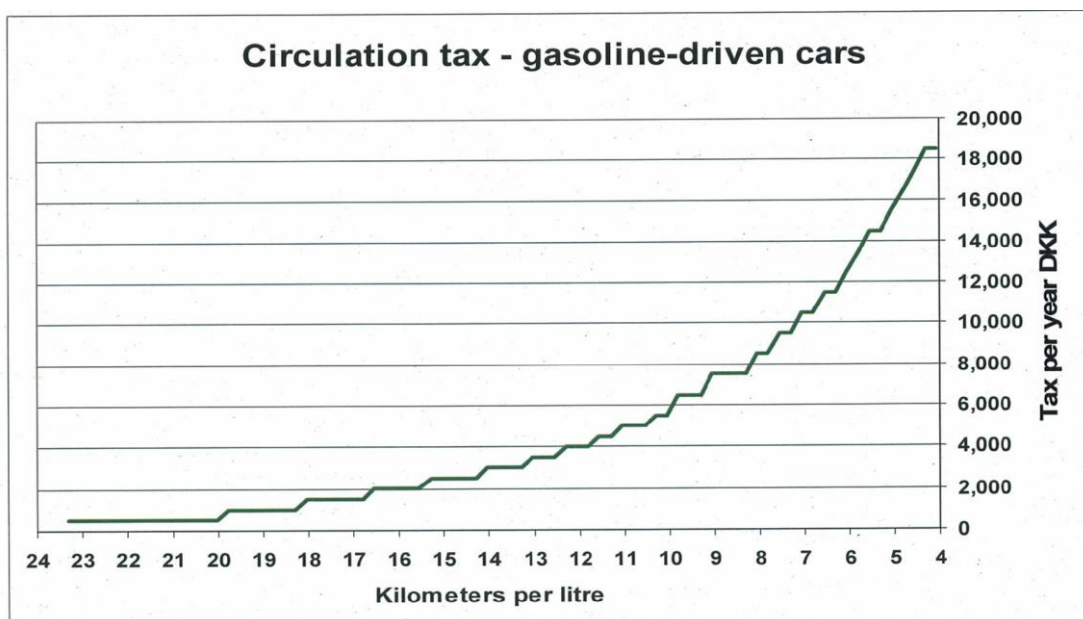
① 課税標準

- 自動車の保有に対して課税。我が国の自動車税に相当。
- 1997 年まで自動車重量税として、車両重量に応じて課税されていたが、同年 6 月以降グリーンオーナー税として燃料 1ℓ 当たりの自動車の走行距離（燃費）に応じて課税する仕組みに変更。
- 課税標準として「CO₂ 排出量」でなく、「燃費」を利用している理由は、「デンマーク人の経済感覚にマッチする」（同国税務省自動車税担当官）ため。

② 税率

- 税率表は図 11 の通り（ガソリン車の場合）。
- ガソリンは軽油より炭素含有量が多いことから、税率もガソリン車とディーゼル車で異なる水準を設定するとともに、軽油に係る税率がガソリンよりも安いことから、ディーゼル車に対して超過課税を実施
- 自動車の燃費性能は、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が導入。
※ ただし、現政権においては Tax-Freeze（増税を行わない）方針を打ち出しており、グリーンオーナー税もスライドを停止中。

（図 11）グリーンオーナー税の税率表



第3章 環境の視点からの新しい自動車関連税

自動車関連税は、従来、奢侈品課税的性格、財産税的性格、道路損傷負担金的性格などにより、根拠づけられていた。

しかしながら、今日では、地球温暖化防止のためにCO₂排出量を抑制する観点から、環境の要素（「環境損傷負担金的性格」）を組み込むことが社会的に要請されている。

また、自動車関連税は、一義的には、財源調達を目的とするものであるが、同時に、CO₂排出量を抑制するための効果的な政策手段として、位置付けることが要請されている。

このような環境の観点及び政策手段としての税の観点から、新しい自動車関連税を作り上げていくうえで、CO₂排出量ベースの課税は非常に重要である。そのため、この章においては、特にCO₂排出量ベースの課税を自動車関連税に導入することを念頭に、新しい自動車関連税のあり方を検討する。

なお、自動車関連税にCO₂排出量ベースの課税を導入することにより、以下のような効果が期待できるものと考えられる。

- ① 自動車を走行させることにより発生する環境への外部不経済を抑制する。
- ② 地球温暖化対策の観点から、CO₂性能（ポテンシャル）に着目して課税を行うことにより、消費者の行動をより環境負荷の少ない方向（エコ・フレンドリー）へと誘導する。
- ③ 環境性能の優れた自動車の購入に対するインセンティブを付与することにより、新しい環境技術の進展や景気刺激をもたらす。

自動車関連税は、自動車に対する物税であり、偏在性も小さく安定的な税である。この性格から、自動車に対する課税は、基本的に地方税になじむものであると考えられる。

また、地方公共団体が地球温暖化対策に係る予算として約1.5兆円計上し、環境の観点からのサービスを大きく担っていることを考えあわせれば、環境の視点からの新しい自動車関連税を検討するにあたり、地方税の役割は大きいものであると考えられる。

第1節 これまでの自動車関連税

1 わが国の自動車関連税の概況

自動車に課される税は、財産的価値があり、かつ、外部不経済を生む自動車という存在について課すべき負担を適宜分割し、取得・保有・走行の各段階において課税していると考えられる。

わが国においては、取得段階の税として自動車取得税（都道府県税）、保有段階の税として自動車税（都道府県税）、自動車重量税（国税）及び軽自動車税（市町村税）が課されている。

これらの税収は、あわせて2.8兆円にのぼり、税収に占める割合は3.9%とヨーロッパ諸国に比べて高い水準にある。また、このうち地方の税収（譲与税を含む。）は、2.3兆円にのぼり、自動車関連税収の多くが地方税収であることに留意する必要がある。（平成22年度予算・地財ベース）

2 課税根拠及び沿革

（1）自動車取得税

自動車取得税は、自動車の取得に対して課される税であり、権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課する流通税である。道路に関する費用に充てる目的税として、昭和43年度に創設された。平成元年の消費税導入時にも流通税と付加価値税とで課税根拠が異なることから、維持された。

課税標準は取得価額であり、税率は3%（軽自動車以外の自家用自動車については5%）である。

平成21年度に道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに、環境への配慮の必要性を考慮して課税されることとなった。

環境の観点からの特例としては、平成11年度に創設された低燃費車特例、平成21年度に創設されたエコカー減税など、種々の特例を講じてきた。こ

うした特例による減収もあり、税収は、約 2,300 億円（平成 22 年度地財ベース）にとどまっている。

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%(当分の間の税率 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	2,286億円(平成22年度地方財政計画額ベース)
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、使途制限を廃止 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

(2) 自動車税

自動車税は、財産税的性格と道路損傷負担金的性格をあわせ持つ税であるとされている。

税率区分の指標として、総排気量(cc。乗用車)や最大積載量(トラック)などが採用されており、前者が主に財産的価値を、後者が主に道路損傷負担の程度を測るものと考えられている。保有に対する税として、毎年度定額課税されている。

平成 13 年度からグリーン化特例を導入し、環境負荷に応じた重課・軽課の仕組みを組み込んでいる。

税収は 1.6 兆円（平成 22 年度地財ベース）であり、都道府県の主要税源である。近年は、自動車の登録台数の減少や小型化に伴い、減少傾向にある。

自動車税の概要

項 目	内 容
1. 課 税 主 体	都道府県
2. 納 税 義 務 者	自動車の所有者
3. 課 税 客 体	自動車(二輪の小型自動車、軽自動車、大型特殊及び小型特殊自動車を除く)
4. 税 率	<p><標準税率></p> <p>自動車の種別、排気量等ごとに設定 【例】自家用乗用車(1,500cc超2,000cc以下) 39,500円</p> <p><制限税率></p> <p>標準税率の1.5倍</p> <p><グリーン化による特例税率>(平成13年創設)</p> <p>排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車は税率を軽減し、新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車は税率を重くする特例措置(いわゆる「自動車税のグリーン化」)</p>
5. 納 期	5月中において、都道府県の条例で定める。
6. 税 収	1兆6,272億円(平成22年度地方財政計画額ベース)
7. 沿 革	<p>昭和25年 創設</p> <p>昭和33年 課税客体から軽自動車を除外(軽自動車税の創設)</p> <p>昭和54年 普通乗用車の税率区分の変更(軸距→排気量)</p> <p>※昭和28年以降、11回の税率の改正あり</p>

(3) 自動車重量税

自動車重量税は、車検等によって自動車の運行が可能になるものとして権利創設税的性格があるとされており、車検時徴収を行っている。また、車両重量を課税の指標としていることから、道路損傷負担金的性格があると指摘されている。

自動車の走行が多くの社会的費用をもたらしていることなどを考慮して、広く自動車の使用者に負担を求めるため、昭和46年に創設されたもので、平成21年度に道路特定財源等の一般財源化に伴い、完全に一般財源化された。

同税の税収は約7,500億円(平成22年度予算ベース)であり、このうち1/3(平成22年度以降は当分の間、407/1000)が譲与税として市町村に譲与されている。

自動車重量税(国税)の概要

創設時期	昭和46年(第6次道路整備5か年計画による道路財源の必要性から創設)
課税主体	国
課税客体	① 新規検査若しくは予備検査による自動車検査証の交付又は継続検査、臨時検査、分解整備検査若しくは構造等変更検査による自動車検査証の返付を受ける自動車 ② 車両番号の指定を受ける軽自動車
納税義務者	上記の自動車検査証の交付又は返付を受ける者及び車両番号の指定を受ける者
税率	・以下の表は、次世代型自動車(電気自動車、ハイブリッド自動車等)及び経年車(18年超)以外の自動車に対する税率。 ・次世代型自動車については本則税率、経年車については暫定税率廃止前の税率水準が適用される。

(単位:円)

区 分			自家用自動車			営業用自動車		
			車 検 有			効 期 間		
			1年	2年	3年	1年	2年	3年
検査自動車	乗用自動車	車両重量0.5tごと	5,000	10,000	15,000	2,700	-	-
	バス	車両総重量1tごと	5,000	-	-	2,700	-	-
	トラック(車両総重量2.5t超)	//	5,000	10,000	-	2,700	5,400	-
	トラック(車両総重量2.5t以下)	//	3,800	7,600	-	2,700	5,400	-
	特種用途自動車	//	5,000	10,000	-	2,700	5,400	-
	小型二輪	一両につき	2,200	4,400	6,600	1,600	3,200	4,800
届出軽自動車	軽自動車	//	3,800	7,600	11,400	2,700	5,400	-
	軽二輪	一両につき	5,500			4,300		
	その他	//	11,300			8,100		

納付方法	時 期: 車検時(自動車の種類に応じて1~3年ごと) ※臨時検査については上記税率の2分の1の税率 方 法: 自動車重量税印紙納付(臨時検査等にあつては現金納付) 納税地: 車検証の交付等の事務をつかさどる運輸支局等
性 格	権利創設税(車検等によって初めて自動車の運行が可能になるという法的地位に着目)
税 収	7,535億円(平成22年度予算額ベース) (うち国税分4,470億円、譲与税分3,065億円) 割合: 593/1000は国、407/1000を市町村へ譲与(自動車重量譲与税)
その他	自動車リサイクル法により適正に解体された自動車について、自動車検査証の残存期間に相当する自動車重量税を還付。

(4) 軽自動車税

昭和33年に、零細課税を整理する見地から自転車荷車税を廃止するとともに、その課税客体であった自転車及び荷車のうち原動機付自転車と道府県税である自動車税の課税客体であった軽自動車及び二輪の小型自動車とを課税客体として、新たに軽自動車税が市町村の法定普通税として創設された。

軽自動車税の特徴として、四輪の軽自動車(自家用)の場合、税率は、排気量や最大積載量にかかわらず一律7,200円であり、いわゆるスモールカーと比較して税負担の均衡を逸しているとの指摘がある一方で、地方において軽自動車は生活の足として利用されている実態について配慮すべきとの意見もある。

(5) 燃料課税

燃料課税としては、揮発油税（国税）、軽油引取税（都道府県税）、地方揮発油税（譲与税として地方に譲与）があり、税収はそれぞれ約 2.6 兆円、約 8,400 億円、約 2,800 億円である。（平成 22 年度予算・地財ベース）

平成 21 年度に道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに環境への配慮の必要性を考慮して課税されることとなった。

これらの税の税率は、炭素含有量に比例して設定されていない。平成 22 年度の税制改正大綱では、地方環境税について「燃料や自動車に対して、環境への負荷に応じた措置を行うことが必要」とされている。

なお、地方公共団体合計で約 1.5 兆円を超える取り組みを実施している。このため、地方における燃料課税は極めて重要なものである。

3 これまでの自動車関連税における環境特例とその課題

地方税（自動車税・自動車取得税）では、国税に先がけて、NO_x・PM 対策やCO₂対策などの観点から、グリーン化特例や低燃費車特例などの環境性能に応じた特例（以下「環境特例」という。）を講じてきた。

今後、CO₂排出量ベースの課税を導入するに際しては、この環境特例の果たしてきた役割を踏まえたうえで、課題の整理を行う必要がある。

なお、国税（自動車重量税）においては、自動車取得税と同様に平成 21 年度に導入されたエコカー減税が、はじめての環境の観点からの特例である。

(1) これまでの主な環境特例の概況

① 自動車取得税

(低公害車特例)

昭和 50 年度に電気自動車に対する税率の軽減措置が創設されて以来、ハイブリッド自動車、天然ガス自動車など、特例の対象を順次対象を拡大してきた。

この特例はNO_x・PM対策や省エネ対策の観点から、技術的先駆性の高い自動車の普及促進を支援することが目的であり、低公害車の普及に効果があった。なお、エコカー減税の導入に伴い対象が中古車に限定された。

(低燃費車特例)

平成 11 年度にCO₂排出抑制を目的として創設された特例で、一定の燃費性能を満たす自動車（低燃費車）について、課税標準から一定額を控除するものである。

低燃費車特例は、自動車関連税の中で、はじめて燃費基準を導入した特例である。自動車税のグリーン化特例と相まって、環境対応車の普及促進に寄与してきた。なお、エコカー減税の導入に伴い、対象が中古車に限定された。

なお、CO₂排出量は、燃料の消費量に応じて増減することから、CO₂排出性能と燃費性能は一致するものである。このため、この報告書では、両者を同じ意味で取り扱うこととする。

新車以外の自動車に対する自動車取得税の特例措置(平成22年度税制改正後)

特 例	対 象 車	軽減内容	取得期間
低燃費車特例	<ul style="list-style-type: none"> ●★★★★かつ 平成22年度燃費基準+25%達成車 ○★★★★かつ 平成27年度燃費基準達成(2.5t超3.5t以下のバス・トラック) 	取得価額から30万円控除	H22.4.1～H24.3.31
	<ul style="list-style-type: none"> ●★★★★かつ 平成22年度燃費基準+15%達成車 ○★★★かつ 平成27年度燃費基準達成(2.5t超3.5t以下のバス・トラック) 	取得価額から15万円控除	
低公害車特例	<ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車 ・天然ガス自動車(3.5t超のバス・トラック): 平成17年排出ガス規制に適合し、同基準値より10%以上No_x低減 ・天然ガス自動車(3.5t以下の乗用車): ★★★★★ ・ハイブリッド自動車(バス・トラック): 平成17年排出ガス規制に適合し、同基準値より10%以上No_x又はPM低減 かつ、平成27年度燃費基準達成 	税率から2.7%軽減	H21.4.1～H24.3.31
	<ul style="list-style-type: none"> ・ハイブリッド自動車(乗用車): ★★★★★かつ 平成22年度燃費基準+25%達成車 	税率から1.6%軽減	
	<ul style="list-style-type: none"> ・プラグインハイブリッド自動車 	税率から2.4%軽減	
ディーゼル車特例	<ul style="list-style-type: none"> ・2.5t超のディーゼルバス・トラック: 平成21年排出ガス規制(ポスト新長期規制)に適合し、かつ、平成27年度燃費基準達成 	【3.5t超12t以下】	H22.4.1～H22.9.30
		税率から2.0%軽減	H22.10.1～H23.8.31
	<ul style="list-style-type: none"> ○【2.5t超3.5t以下】 【12t超】 	税率から1.0%軽減	H22.4.1～H22.8.31
	<ul style="list-style-type: none"> ・平成21年排出ガス規制(ポスト新長期規制)に適合しているディーゼル乗用車 	税率から0.5%軽減	H22.4.1～H22.8.31

注1: ★★★★★は、平成17年ガソリン車排出ガス基準から75%低減を達成したもの。
 2: ★★★★★は、平成17年ガソリン車排出ガス基準から50%低減を達成したもの。
 3: ○印は、平成22年度税制改正により追加されたもの。

(エコカー減税)

平成 21 年度に景気及び環境対策の観点から創設された。排出ガス性能及び燃費性能の優れた自動車に対して、税率を 50%軽減、75%軽減又は非課税とする特例である。

エコカー減税の導入により、新車の販売台数は持ち直しており、経済対策として内需の拡大に一定の効果があったものと考えられる。また、新車の 7 割近くが特例対象車になるなど、エコカーの普及にも一定の成果を挙げたものと考えられる。

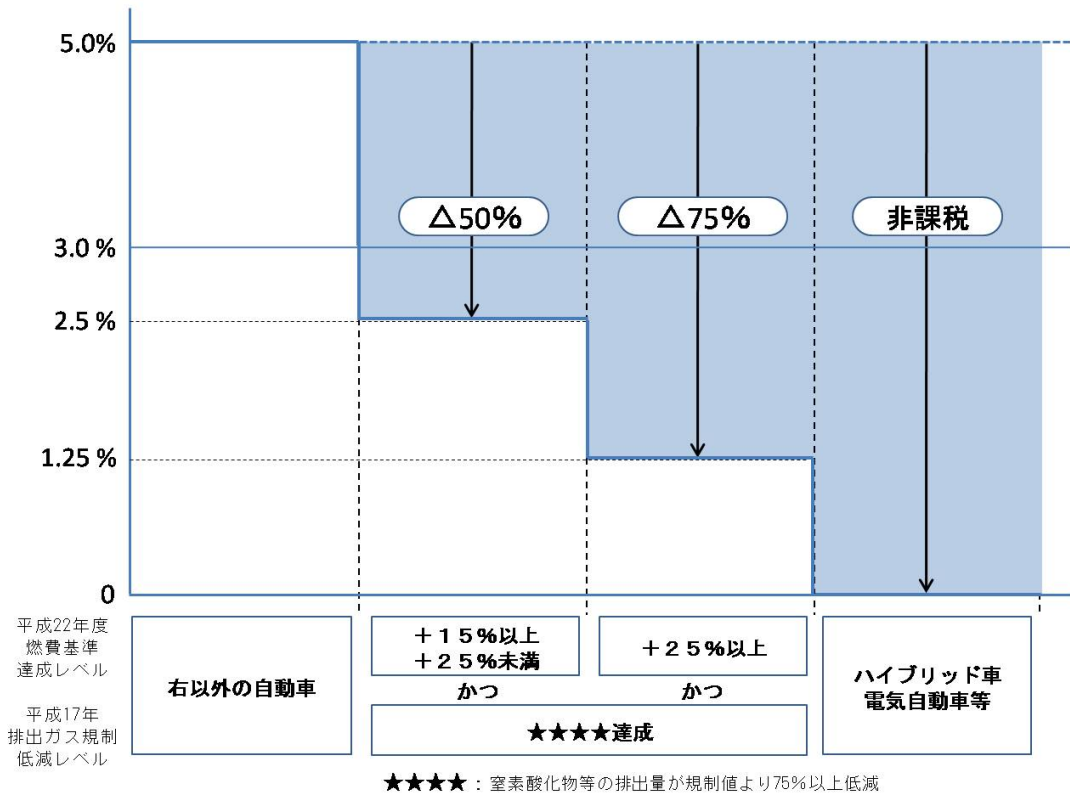
他方で、以下のような課題が指摘されている。

- ① 地方公共団体側において、毎年 1,000 億円程度の減収が発生しており、地方財政の圧迫要素になっている。
- ② 燃費性能は、重量区分ごとに評価が行われており、絶対的な燃費性能が悪い（CO₂排出量が多い）自動車であっても軽減の対象となる場合がある。
- ③ 中古車は、エコカー減税が適用されないため、2つの体系の特例が併存しており、同じ車種でも、新車か中古車かにより、特例の軽減幅が異なり歪みが生じている。

例えば、クリーンディーゼル乗用車の場合、エコカー減税では非課税（電気自動車並み）とされているが、中古車特例では税率の 0.5%軽減（電気自動車は 2.7%軽減）となっている。

- ④ 税率を引き下げることにより、負担軽減を行っているため、高額エコカーほど税の軽減額が大きくなる。近年では、レクサスハイブリッドなど価額が 1,500 万円近いハイブリッド自動車も発売され始めているが、この場合の軽減額は 65 万円近くに達することとなる。
- ⑤ ハイブリッド自動車は非課税とされているが、今日のハイブリッド自動車の自律的な普及状況を見れば、大幅な軽減が必要であるのかについては議論がある。

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))



②自動車税

(グリーン化特例)

平成13年度にCO₂排出量の抑制とNO_x・PM対策の双方を目的として創設された。税込中立の考え方の下、環境負荷の大きい自動車には重課、環境負荷の小さい自動車には軽課する仕組みを導入したもので、はじめての本格的な環境配慮型税制と呼ばれた。

グリーン化特例では、ガソリン車・ディーゼル車の別を問わず、NO_xの排出量要件を一律に適用しつつ、CO₂排出量については重量区分ごとに要件を設け、軽課を行っている。また、新車新規登録から一定年度(ディーゼル車:11年、ガソリン車13年)経過した自動車を重課している。



グリーン化特例の創設当時に比べて、ハイブリッド自動車の年間売り上げ台数は約4.5倍にまで伸びており、低燃費車特例と相まって、環境対応自動車の普及に一定の効果을挙げているものと考えられる。

税込中立を前提に導入されたが、ハイブリッド自動車等の急激な普及によ

り大きな減収が生じた経緯がある。そのため、技術進展に応じて、適用到来期限ごとに軽減基準を付加し、引き上げている。

自動車税のグリーン化特例(平成22年度税制改正後)

□軽減

<p>平成22年度燃費基準 +25%達成車</p> 	<p>平成17年排出ガス基準 +75%達成車</p> 
<p>税率を概ね50%軽減</p>	

※電気自動車、プラグインハイブリッド自動車又は下記の排出ガス要件を満たす天然ガス自動車は税率を概ね50%軽減。
 ・3.5トン超のバス・トラック・・・平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、同基準値より10%以上NO_x低減
 ・3.5トン以下の乗用車・・・平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、同基準値より75%以上NO_x低減
 ※自動車税の税率の軽減は、平成22年度及び23年度の新車新規登録の翌年度1年間。

□重課

対 象 車	内 容
新車新規登録から11年を超えているディーゼル車	<p>税率より概ね10%重課(毎年)</p>
新車新規登録から13年を超えているガソリン車(又はLPG車)	

※電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、一般乗用バス及び被けん引車は除く。

(2) これまでの環境特例の課題

(NO_x・PMとCO₂が特例要件として併存)

現行の環境特例は、排出ガス性能と燃費性能の二つの面に着目して軽減を行っている。そのため、環境特例の体系内に二つの基準が併存することで、制度が複雑化する傾向がある。

NO_x・PM要件については、基準を達成した測定局⁴が94%に達し規制の成果が出てきていること、NO_x・PM対策の必要な地域には地域差があることなどから、国が一律の基準により課することが適切かについては、議論がある。

(CO₂排出性能の相対評価)

環境関連特例では、「エネルギーの使用の合理化に関する法律(省エネ法)」

⁴ 大気汚染防止法に基づき、環境大気の汚染状況を24時間監視する測定局。全国約1800か所に設置されている。

により評価された燃費性能を軽課基準として採用し、燃費値が重量区分ごとに定められた基準となる燃費値を上回る程度により軽減している。

このため、大型車であっても同型の自動車の中で相対的に燃費性能が優れていれば軽減措置を受けられる一方で、絶対的な燃費値が優れた（CO₂排出量が少ない）自動車であっても、同型の自動車の中で相対的に燃費性能が劣れば軽減が受けられず、環境損傷の程度に比例した課税とはなっていない。

（高額エコカーに対する非常に大きな軽減）

エコカー減税は、税率を引き下げることにより税負担を軽減している。そのため、同じ環境性能でも価格が高額になるほど、軽減額が大きくなる。

現在は、国産のハイブリッド自動車で取得価額が1,000万円を超えるものも存在し、例えばレクサスハイブリッドでは、軽減額が65万円近くに達する。

権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課税する自動車取得税の性格からは、環境性能が極めて優れていても、すぐれて担税力が認められる高額エコカーの取得には、一定の自動車取得税を課すべきとの議論がある。

（エコカー減税の導入で新車と中古車に対する特例適用に歪み）

従来、環境関連特例は、新車・中古車の別を問わず適用されてきたが、エコカー減税の対象は新車のみであり、中古車について適用されない。

このため、同じ環境性能を有する自動車であっても、新車か中古車かで軽減率が異なる特例が適用されることとなり、制度として複雑かつ歪みが生じている。

（環境性能の極めて劣る自動車に対する重課の不存在）

自動車税のグリーン化特例においては、環境性能の優れた自動車については軽減を行う一方で、環境性能の劣る自動車については重課を行うことでその性能に応じて税負担を増減する仕組みを設けているが、車齢を用いた重課であるため、ハイブリッド自動車も重課対象となるなど、CO₂排出性能に応じた重課となっていない。

自動車取得税の特例においては、環境性能の極めて劣る自動車に対する重課措置は存在しない。そのため、極めて環境性能の劣る自動車に、ヨーロッパ

パの例にあるように重課をすべきとの議論がある。

第2節 CO2排出量ベースの課税の検討

1 新しい自動車関連税の検討の視点

今日的な自動車関連税のあり方を考えるにあたり、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がある。

ここでは、この社会的要請に応える仕組みとして、CO2排出量ベースの課税について検討する。

この検討にあたっては、自動車関連税全体をパッケージとしてそのあり方を見直す中で、環境の観点や政策手段としての税の観点をバランス良く加えていくことが必要である。

その中で、取得課税、保有課税のそれぞれのあり方については、以下のような視点を意識することが適当であろう。

(1) 総合的な課税・規制のあり方における自動車関連税の位置づけ

自動車からのCO2排出量を効果的に抑制するには、生産段階から、取得、保有段階を経て走行段階に至るまで、あらゆる段階で課税や規制を総合的に行うことが望ましい。

EUにおいては、生産段階ではEUの自動車CO2排出規制、取得段階では自動車登録税、保有段階では自動車税へのCO2課税ベースの組み込み、走行段階では燃料課税（又は炭素税）と、各段階において税制又は規制が組み込まれている。

わが国における自動車関連税へのCO2排出量ベースの課税の検討にあたっては、生産・取得・保有・走行の各段階を通して課税・規制の中の取得課税、保有課税の位置づけが論点となる。このうち、取得段階の課税については、消費税との関係についての議論もある。

また、EUにおけるCO2排出規制のような規制やその必要性についても、あわせて検討することが適当であろう。

(2) 財源調達機能と政策手段との両立

自動車関連税にCO₂排出量ベース課税を導入することは、自動車関連税にCO₂排出抑制という政策手段としての役割を一定の規模で担わせることを意味する。一方で、電気自動車やハイブリッド自動車をはじめとする低燃費車が増加した場合、CO₂排出量ベース課税からの税収は減少せざるを得ない。自動車関連税の税収に占める割合が比較的大きいわが国においては、税収確保の重要性は大きい。

CO₂排出量ベース課税の検討にあたっては、政策達成機能と財源調達機能という相矛盾する機能を両立させる方策が論点となる。

その検討にあたっては、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になる。

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。

また、CO₂排出量ベース自体の仕組み方にも、環境損傷の程度に応じて比例的に負担を求める方法のほか、自動車産業のイノベーションを促し先駆的な環境技術の開発を支援したり、低燃費車・低公害車への買換えを促したりする観点を踏まえた仕組みなど、目的に応じたCO₂排出量ベース課税の制度設計もあり得る。

また、中長期的な環境技術の進展や電気自動車などの新技術に対して、自動車関連税の税収を確保するための課税ベースの検討も必要であろう。

(3) 自動車関連税の簡素化

各段階でのバランスのとれた規制・課税のあり方の中での自動車関連税の役割や自動車関連税の課税根拠からは、取得段階及び保有段階の税は必要であると考えられるが、一方で、自動車関連税制については、自動車の取得、保有、走行の各段階に課される税が複数にのぼることから、その簡素化、負担の軽減が強く求められてきた経緯がある。民主党マニフェストでも自動車税と自動車重量税の一本化が記載されている。

CO₂排出量ベース課税の検討にあたっては、新しい自動車関連税をつ

くりあげる過程における税制の簡素化も、あわせて論点となる。

その際、現在の自動車所有者の痛税感の緩和、容易に納税ができる仕組みの構築など、納税者の視点からの見直しにも留意が必要であろう。

(4) CO₂以外の環境基準

これまでの自動車関連税の環境特例は、CO₂（燃費）基準のほか、地域環境対策の観点からNO_x・PM基準も要件としてきた。

一方で、地域環境対策は大都市部において特に必要で、全国的な制度としてNO_x・PM基準を要件とする必要があるか、NO_x・PMについては生産に係る規制があることから税において優遇する必要があるか、等の指摘がある。

CO₂排出量ベースの課税の検討にあたっては、NO_x・PM等のCO₂以外の環境基準もあわせて組み込むかも論点になる。

その際、課税自主権の観点から、地方団体において、NO_x・PM等を追加的に要件とできるようにするなどの仕組みの検討も必要であろう。

(5) その他

CO₂排出量ベースの課税を地球温暖化の防止のためのひとつの有力な政策手段と位置づけるにあたっては、その導入によるCO₂排出量の低減効果について適切なモデルを構築し、アセスメントを行った上で、その低減効果について明らかにする必要がある。

また、社会的な振る舞いをエコ・フレンドリーにする、環境技術の開発を促進するなど、直接的なCO₂排出量の削減効果以外にもCO₂排出量に応じた課税に期待する効果があるとする場合については、その効果を明らかにするべきであろう。

燃料課税は走行距離に応じた課税であり、CO₂排出量に連動するものである。地方団体が地球温暖化対策に大きな支出を行っている現状を考えれば、地方税としての燃料課税は不可欠である。

CO₂排出量ベースの課税を導入する場合、課税庁側において、個々の自動車のCO₂排出量を容易に把握できる仕組みの構築など、実務面での対応が必要となる。

2 CO2排出量ベース課税についての具体的な検討

(1) 基本的な考え方

自動車に課される税は、財産的価値があり、かつ、外部不経済を生む自動車という存在について課すべき負担を適宜分割し、取得、保有、走行の各段階において課税しているものと考えられる。

また、自動車関係税へのCO2排出量ベース課税の導入は、自動車の生み出す外部不経済のうち、環境に対する損傷度合いを自動車関係税に反映させていく取り組みである。

CO2排出抑制の観点を組み入れた自動車関連税のあり方は、まずは、取得、保有、走行の各段階において適切な税負担を求めていく中で検討することが適当であろう。取得・保有・走行の各段階において、それぞれの税の性格を踏まえた上で、納税者に対し一定の政策効果を実効的に及ぼす仕組みを検討することが重要であろう。

(2) 取得課税（自動車取得税）

① 取得課税の位置づけと課題

(自動車取得税と消費税との整理)

自動車取得税は、権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課する流通税であり、付加価値税である消費税とは課税根拠が異なるものとされている（個別間接税が整理された消費税導入時にも、自動車取得税は維持されている）。

その一方で、平成21年度の道路特定財源の一般財源化以降、その位置づけについて議論があることも事実である。

民主党マニフェスト2009においては、「自動車取得税は消費税との二重課税回避の観点から廃止する。」と記載されている。また、2005年に出されたEU指令案（成立せず）でも、登録税を廃止して、保有税に一本化すべきである旨の提案が含まれている。

(政策税制としての新しい自動車取得税)

自動車に対し、取得、保有、走行の各段階で負担を求めていくという視点からは、取得段階の課税として、自動車取得税を消費税と別に求めていくことが適切であろう。実際に、2005年のEU指令案が出された後も、EU加盟国において登録税を廃止する動きは見られていない。

しかしながら、自動車関連税にCO₂排出量ベース課税の導入を検討するにあたり、自動車取得税の位置づけを再検討することは有益である。

消費行動はイニシャルコストの影響を受けやすいため、自動車の取得段階の課税である自動車取得税は、低燃費車や低公害車への買換えを促進するインセンティブとして活用され、効果を上げてきた。具体的には、平成21年度からの大型減税である「エコカー減税」は、ハイブリッド自動車等の普及、景気の下支えに大きな効果をもたらしている。

その一方で、累次の大型特例の実施により、税収は約2,300億円に落ち込んでいる。

取得課税については、そのインセンティブ効果を踏まえて維持しつつも、新しい自動車取得税として、環境損傷の程度の小さい自動車に誘導する政策税制として新たに位置づけ直すことが考えられる。

新しい自動車取得税は、権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課税を行う「権利移転税」としての性格を持たせ、CO₂排出抑制の政策手段としての位置づけを重視して、CO₂排出量が大きな自動車に対して追加的な負担を求めるような発想で、制度設計することが考えられる。

② 取得課税でのCO₂排出量ベース課税の検討

(基本的な制度設計)

自動車取得税は、価格に税率を乗じることによって税額を決定している。その税負担は、税率の軽減又は課税標準からの控除により軽減されている。ヨーロッパ諸国では、主に、税率の加減又は税額からの加算・控除により登録税の負担を加重し又は軽減している。

税率の加減は、CO₂排出量に応じた比例的な税率設定が行いやすい反面、後述するように高額な自動車ほど軽減額が大きくなる傾向がある。その一方、税額や課税標準からの控除は、価格の低い自動車の税負担を大き

な割合で軽減する効果がある。

新しい自動車取得税の制度設計は、これら措置の傾向を踏まえながら、自動車のカテゴリに応じた相対的なCO₂排出量を基準とするか、CO₂排出量に応じた比例的な仕組みとするか、などを含めた全体の設計の中で、過度に複雑な制度とならないよう留意することが重要である。

税負担の加重又は軽減の規模についても、フランス等で導入されているBonus-Malus システムなど、登録税の重軽課と補助金（ボーナス）を組み合わせた仕組みを導入すれば、自動車取得税の税額以上の負担変動を実現することができ、政策手段としてメリハリのついた制度設計をすることも可能となる。

（CO₂ 排出性能の評価方法）

CO₂ 排出量ベースの課税としては、①重量区分など一定のカテゴリ内において相対的に低燃費である自動車を対象として税負担を軽減する仕組みと、②すべての自動車についてCO₂ 排出量に応じて比例的に税率や税額を設定する仕組みの2つが考えられる。

これまでの自動車取得税の特例は、自動車の重量区分等の中で比較的環境性能の優れたものに誘導することを目的として講じられてきた。

仮に、CO₂ 排出量に比例的な仕組みとする場合は、今までは軽減の対象となってきた、重量区分等の中で相対的に環境性能が優れていても絶対的な環境性能が小型車等に劣る大型車やトラック等が、新しい課税の仕組みのもとでは軽減の対象とならないことがありえる。

取得段階の税によるインセンティブは、直接的な環境の観点のみならず、買換え促進や自動車メーカーの環境技術向上の支援などの経済的な観点も重視する必要があることから、CO₂ 排出量に比例的な仕組みにこだわる必要はなく、政策税制として、カテゴリの設定等の制度設計は柔軟に考えても良いのではないかと。

なお、制度設計を柔軟に行う場合も、新車・中古車での異なる取扱いやあまりに複雑なカテゴリ区分はできるだけ避け、納税者にわかりやすく、かつ、不公平感を生じさせないように制度設計する必要があると。

（高額エコカーの取扱い）

自動車取得税の課税標準は取得価額であり、税率が軽減される場合、対

象となる自動車が高額であればあるほど、軽減額が大きくなる。

権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課税する性格からは、環境性能が極めて優れているとしても、すぐれて担税力が認められる高額な自動車の取得には、一定の自動車取得税を課すべきであるという議論がある。

上記のように、課税標準や税額からの控除の仕組みをとれば、自動車の価格にかかわらず一定額を軽減することが可能となり、低額のエコカーの軽減幅が比較的大きくなり、高額エコカーが大きな軽減額を得る問題については一定の解決が図られることになる。

また、税率によって税負担の軽減を行う場合には、対象となる自動車の価格について一定のキャップをかける等の方策も検討する必要があるだろう。

(減少する税収分の確保の必要性)

仮に、政策税制として自動車取得税を新たに位置づけ、自動車取得税としての税収が減少することを容認したとしても、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確保する必要がある。

自動車取得税は、期限付特例であるエコカー減税の影響額を考慮すれば、3,400億円程度の税収が期待できる税である。

この地方税収分については、保有、走行等の各段階における自動車関連税の見直しによるか、その他の手段によるのかも含め、何らかの方法で確保する方策が必要である。

なお、税制の簡素化の観点から自動車取得税を廃止する場合には、保有課税の増収によって減収分を補てんする必要があるが、その場合には納税者の痛税感の緩和等の観点も重要となるであろう。

(3) 保有課税（自動車税、自動車重量税、軽自動車税）

① 保有課税の位置づけと課題

自動車税は、自動車の財産税的性格及び道路損傷負担金的性格を有するとされており、総排気量（乗用車）や最大積載量（トラック）などにより、毎年度定額課税されている。

自動車重量税は、車検による権利創設税であるとされているとともに、

車両重量に課税していることから道路損傷負担金的性格も有する。その税収の1/3（暫定税率の見直しが行われた平成22年度改正以降は、当分の間407/1000）は、市町村に自動車重量譲与税として譲与される。

軽自動車税は、自動車税と同様、財産課税的性格と道路損傷負担金的性格をあわせ持つとされており、定額課税されている。

自動車税が都道府県税、軽自動車税が市町村税、自動車重量税が国税と、それぞれ課税団体が異なり、課税根拠も国税と地方税で異なるものの、複数の保有課税が存在しており、民主党マニフェスト2009における「自動車重量税は自動車税と一本化」の記載のように、簡素化の要請がある。

わが国の保有税による税収は、約2.6兆円であり、ヨーロッパ諸国の保有税の割合と比べて比較的大きく、財源の確保が必要となる。

わが国においては、ハイブリッド自動車などの環境技術の向上が著しく、CO₂排出量ベース課税の導入割合によっては、保有税による税収が大きく減少する可能性がある。保有課税の税収のうち約2.1兆円程度は地方税収（譲与税収を含む。）であり、CO₂排出量ベース課税を導入するとしても、地方財政への影響を考慮した財源確保策が必要となる。

保有課税のうち自動車税は、総排気量を乗用車の課税標準として採用しているため、電気自動車等に対する課税が課題である。

自動車税は、所得の有無に関係なく毎年度定額課税されることから、納税者にとって痛税感がある。また、徴税コストの観点から、車検時徴収を自動車税についても実施するべきとの意見もある。

② 保有課税でのCO₂排出量ベース課税の検討

（課税根拠の整理）

CO₂排出量ベースの課税を組み込む場合は、現在の自動車税、自動車重量税の課税根拠である財産税的性格、道路損傷負担金的性格に、環境損傷負担金的性格が加わることとなる。

③で後述するように、自動車税と自動車重量税を一本化し、「権利保有税」として新しい自動車税を構成する場合も、財産税的性格と道路損傷及び環境損傷に対する負担金的性格は、財産的価値を有し、かつ、外部不経済を生じる自動車という存在に対する「権利保有税」の課税根拠に当然包含されるものとなるのではないかと考えられる。

(課税の基準)

購入時のインセンティブとして効果的であり、政策税制としての役割を強めるべき取得課税とは異なり、保有課税は、自動車の財産価値、道路損傷及び環境損傷の程度などに応じた比例的な負担を求めるのになじむものと考えられる。

このことから、保有課税において環境損傷の程度に応じた課税として、CO₂排出量ベースの課税を導入する場合には、重量区分などのカテゴリごとの相対的なCO₂排出量の多寡ではなく、基本的には、すべての自動車に対し、そのCO₂排出性能（CO₂-g/km など）に応じて比例的に課税を行うことが考えられる。

なお、ドイツの自動車税改革において導入されたCO₂排出量ベースの課税は、g/kmあたりのCO₂排出量に比例的に税額が上昇する仕組みであり、ドイツの産業界も評価している。

その一方で、自動車の家庭における財産的価値の大きさや、実際に道路に与える損傷の程度を考えると、保有課税には、財産税的性格や道路損傷負担金的性格を残すことが適当である。現在、自動車税（乗用車）で採用している総排気量は、排気量が大きくなり、大型車になるほど税額が上昇するものとして、財産的価値をおおむね反映するものであり、自動車税（トラック）で採用している最大積載量や自動車重量税で採用している車両重量は、道路損傷の程度を図る指標として考えられてきた。このような経緯を踏まえながらも、電気自動車や燃料電池車の出現、将来的な普及の見通しからは、排気量による課税が財産的な価値を反映する基準として意味を失う可能性も考慮しつつ、財産税的性格を表す基準についてさらに検討していく必要がある。

いずれにしても、CO₂排出量ベースの課税を導入する場合も、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っていくことが考えられる。

なお、ドイツの自動車税改革においては、環境の要素を踏まえつつも、自動車税はあくまで奢侈品課税、財産課税の性格によるという課税根拠の整理の上で、CO₂排出量ベースの課税と排気量ベースの課税の合算額により自動車税を課することとしており、この組み合わせは欧州委員会の環境部局においても評価されている。

また、ドイツでは、電気自動車を5年間免税としたうえで、その後は車両重量により課税することとしている。

電気自動車等、エンジンを有しない自動車に対しては、前述のように、CO₂排出量ベース、排気量ベースの課税が意味を失うことから、中期的には、重量基準のみを課税の基準とすることも考えられる。

CO₂排出量を反映する指標としては、ヨーロッパでは一般的に g/kmあたりのCO₂排出量が基本的には採用されている。この例外は燃費を採用しているデンマークである。

わが国においては、これまで、省エネ法に基づく燃費基準に比べ何%良いか、という要件により特例を講じてきた。CO₂排出量に比例的な税額設定をする場合に、これまで通りの燃費基準を用いるか、1kmあたりのCO₂排出量(CO₂-g/km)を用いるかは、試験制度などの環境整備も含めて検討されるべきであろう。

(財源調達機能の確保)

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、原則として税収中立のもとで行われるべきである。

その場合、わが国における税収(特に地方税収)に占める保有課税の割合の大きさを考えると、税収変動を緩和する観点からも、CO₂排出量ベースのみでなく、排気量基準や重量基準またはその他の基準を併用することが適当ではないか。

CO₂排出量ベース課税の導入を検討する場合は、税収中立のスキームのもと、CO₂排出量ベースの課税の割合について、環境技術の進展などを見込んだ精緻なアセスメントが必要であろう。

なお、ヨーロッパでは、一定年度ごとに税率を見直す仕組み(税率スライド)や、免税点の引上げ措置などの税収確保策が存在している。

また、電気自動車等の次世代自動車は、税収確保の観点からも、中期的には、重量基準のみを課税の基準とすることも考えられる。

(営業車等の取扱い)

CO₂排出量に比例的な税額設定をする場合、トラックなどの重量車はCO₂排出量が多いため、税額が増加することが想定される。

ヨーロッパの例を見ると、CO₂排出量ベースの課税は、新規登録され

る乗用車を対象とするケースが多く見られる。わが国において営業車、大型車を対象とするか否かは、環境の観点だけではなく、流通についての負担の観点も含めて検討するべきであろう。

CO₂排出量ベース課税の対象とする場合には、営業用自動車の税率を引き下げるなど負担軽減措置を設けるなどの配慮を検討することも考えられるであろう。

③ 保有課税の簡素化

(自動車税と自動車重量税の一本化の方法)

保有課税の簡素化の観点から、民主党マニフェスト 2009 の記載のように、自動車税（都道府県税）と自動車重量税（国税）を一本化し、地方税として位置づけることが考えられる。

一本化を検討するにあたり、自動車税と自動車重量税には、整理すべき以下のような違いがある。

- ① 課税根拠について、自動車税は、財産税的性格及び道路損傷負担金的性格をあわせ持つ税として説明されるが、自動車重量税は、「権利創設税」として説明される。
- ② 課税実務について、自動車税は毎年度課税するが、自動車重量税は車検時に車検期間中の税を一括して徴収する（車検時徴収）。
- ③ 課税ベースとして、自動車税は、総排気量や最大積載量により課されるが、自動車重量税は、車両重量に応じて課される。

このような仕組みの違いを踏まえたうえで、自動車税と自動車重量税を地方税として一本化し、以下のような徴収方法をとることが考えられる。

(案1) 年度課税（現行の自動車税と同様の方法）に一本化。

(案2) 「排気量割」「重量割」を創設し、前者については年度課税、後者については車検時徴収。

(案3) 車検時徴収（現行の自動車重量税と同様の方法）に一本化。

(課税根拠の整理 ～「権利移転税」と「権利保有税」～)

自動車税と自動車重量税を地方税として一本化するにあたり、その課税根拠をどう考えるかについて、研究会においてさまざまな議論が行われた。

その中で、新しい自動車取得税を「権利移転税」として、一本化後の新

しい自動車税を「権利保有税」として、それぞれ位置づけ直すことについての議論を整理すると、以下のようなになる。

まず、基本的な課税客体は、環境や道路などへの外部不経済を生じる「自動車」という概念的存在とする。その「自動車」という概念的存在は、「公道を走行することができる権利ないし法的地位に対する価値」と「物としての財産的価値」が一体となったものと考えられるのではないかと。そのような「自動車」という概念的存在を「保有し、走行させる権利ないし法的地位」に対して自動車関連税が課されているという構成をとることが可能ではないか。

その場合、新しい自動車取得税は、そのような「権利ないし法的地位」を「移転」することに着目した「権利移転税」、新しい自動車税は、この「権利ないし法的地位」を「保有」することに着目した「権利保有税」と構成することが考えられるのではないかと。なお、この「権利ないし法的地位」は走行を含めた自動車の備える価値を保有する「権利ないし法的地位」であり、公道を走行する権利ないし法的地位だけではない。（そのため、たとえ国による車検制度によって一定期間の公道走行権が与えられるとしても、新しい自動車税を地方税として構成することについて特段の問題はないのではないかと。）

CO₂排出量ベースの課税は、その環境損傷の程度（CO₂排出性能により想定されるポテンシャル）に応じて税負担を求めるものである。すなわち、自動車から生じる外部不経済に着目した課税であり、「外部不経済を生じる自動車という存在」を「保有し、走行させる権利ないし法的地位」に対して課税する新しい自動車関係税の位置づけと親和的であろう。

「自動車」という概念的存在に伴う外部不経済は、細かに分析すれば、環境のほか、道路損傷や交通安全への配慮など多岐にわたるものでろうし、また、前述の通り、「自動車」という概念的存在は、物的財産価値も有するものでもあろう。そのため、「権利移転税」「権利保有税」と位置づけ直す場合も、その課税根拠は、さまざまな課税ベースを導くことができる複合的なものであると考えることができるのではないだろうか。

(徴収方法)

新しい自動車税を、「権利保有税」と構成した場合には、自動車の価値の一部を構成する走行権は一定期間に限られるものであることから、それ

が更新されるタイミングにおける徴収、すなわち車検時徴収を行うとした方がよりふさわしいのではないか。

他方、財産的価値を有する自動車を保有する、という観点からは、引き続き年度徴収を行うと構成することも、当然可能であろう。

新しい自動車税は、現在の自動車重量税、自動車税それぞれの負担をひとつの税に一本化することとなるため、車検時徴収、年次徴収のいずれによる場合も、納税者の痛税感の観点もあわせて検討する必要があると考えられる。

具体的には、納付回数の増加や分納などのオプションについて、検討する余地があろう。

(その他)

現在講じている環境特例の違い（自動車税は、グリーン化による重軽課措置、自動車重量税は、「エコカー減税」）などについても、自動車税と自動車重量税の一本化を進める場合には、整理が必要となろう。

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となるのではないか。

④ 取得課税を廃止する場合の考え方

取得段階の課税は、CO₂排出抑制のために低燃費車に誘導する政策税制として意味があるものと考えられる。しかしながら、自動車関連税の簡素化の観点から、自動車取得税を廃止するべき、とされる場合でも、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ではないか。

保有課税による入り口段階のインセンティブとしては、イギリスにおける First-Year-Rate (FYR) のように、初年度の保有税負担を加重又は軽減する仕組みがある。

取得課税が廃止される場合には、FYRのような制度により、低燃費車、低公害車へ誘導する仕組みを保有課税へ導入することが考えられる。

仮に自動車取得税が廃止されるとすれば、エコカー減税の影響を考慮したあるべき自動車取得税収分（約3,400億円）を引き続き確保する方策が必要である。

保有課税の増収によって減収となる税収分を確保しようとした場合、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となるものと考えられる。

(4) 燃料課税

燃料課税は走行距離に応じた課税であり、CO₂排出量に応じた課税は燃料課税と親和性があるものと考えられている。平成 22 年度税制改正では、地球温暖化に対する税を検討することとされているが、CO₂排出抑制に向けた取り組みは、地方においても 1.5 兆円を超える規模で実施されており、地方税として燃料に対して環境への負荷に応じた課税を検討することが必要である。

また、自動車関連税の税負担を検討していくに当たっては、燃料課税の負担水準も考慮に入れて、議論を行っていくべきであると考えられる。

(5) 走行距離課税（ロードプライシング）

CO₂排出量に応じた走行距離課税のあり方の一つとして、自動車の実際の走行距離に応じた課税（ロードプライシング）が想定される。オランダにおいて、GPS（Global Positioning System 人工衛星を活用して自らの所在位置を確認するシステム）を活用した走行距離課税を行うための導入実験を行い、一定の成果を得たとの報道があった。

我が国において同様の取り組みを行う場合、実現性等について課題があると思われるが、ヨーロッパにおける、こうした動向については今後とも注視していく必要があるだろう。

(6) 地方在住者や低所得者への配慮

公共機関の発達していない地方と、東京などの大都市圏では、生活における自動車の位置づけが全く異なることから、軽自動車の取り扱いを含め、何らかの配慮について検討を行うべきであろう。

その際、自動車取得税における課税標準又は税額からの控除は、低価格の自動車に対し、より大きな効果があることに留意する必要があるものと考えられる。

第4章 実務面での課題

第1節 車検時徴収

自動車税と自動車重量税を地方税として一本化する場合、実務的には、その徴収のあり方が問題となる。先述のとおり、新しい自動車税を「権利保有税」と構成した場合、徴収方法としては、車検時徴収がよりふさわしいものと考えられる。しかしながら、これについては、これまでも多くの実務的課題が指摘されてきたところであり、改めて論点を整理する必要がある。

1 概要

自動車税は、毎年度、納税通知により賦課徴収され、4月1日時点での所有者が1年分の税を納税することとされている。(年度徴収)

一方、自動車重量税は、車検(新規検査、継続検査等)時において、自動車の使用者が自動車検査証(いわゆる車検証)の有効期限分の税を納税することとされている。

一本化後の自動車税を車検時徴収することとした場合、従来であれば、次年度以降に納付すればよかった税額をあたかも「先取り」されたように感じられることとなりかねない。

他方、課税庁にとって、年度徴収を行っている現行の自動車税は、賦課期日である4月1日から納期である5月までの間に大量の納税通知書を発行しなければならないこと、また、滞納額の割に滞納件数が多いことから、事務の負担が大きい税目であるとされている。車検時徴収を導入した場合、納税通知書の打ち出しや発布が不要となるだけでなく、滞納事例がなくなり、滞納整理に要する事務が不要となることから、課税庁の事務の大幅な効率化・省力化が期待できるとされている。

2 車検時徴収を導入した場合の論点整理

(痛税感の増加への対応)

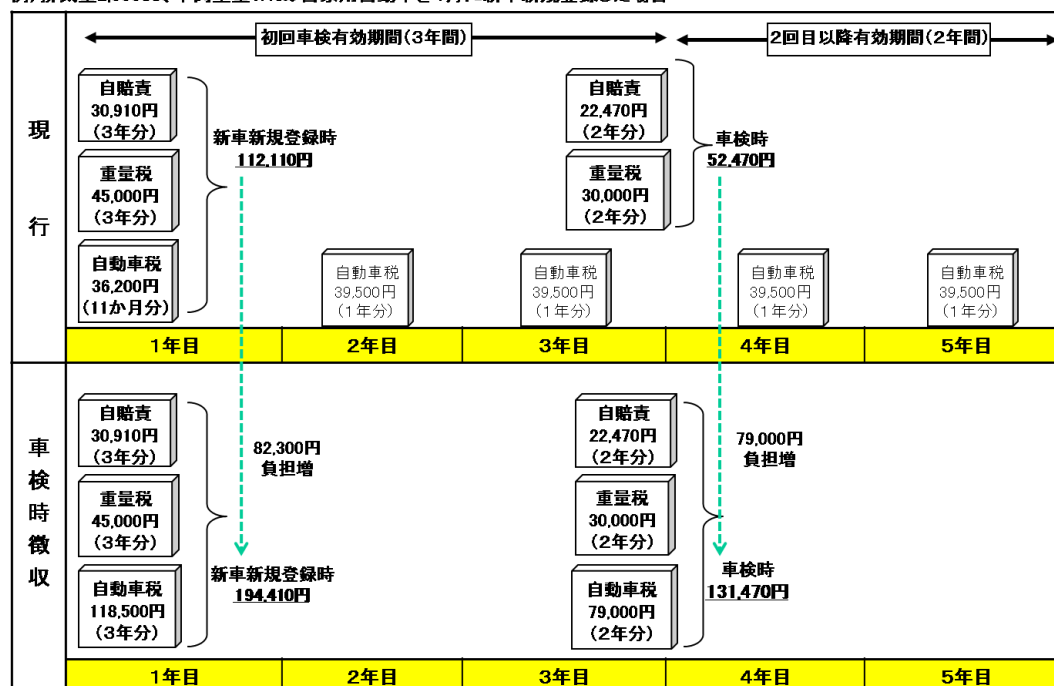
車検時徴収を導入した場合、これまで単年度毎に徴収していた自動車税につ

いて、2年又は3年分に相当すると感じられる税額を一括して納付することが必要となる。

税込中立を前提に一本化を行った場合、車検時の負担は、約2.5倍に増加する（注：排気量2,000cc 車両重量1.4tの乗用車を継続検査する場合）ことから、相当程度、納税者の痛税感が増加することが予想される。

車検時徴収制度を導入した場合の負担額について

例) 排気量2,000cc、車両重量1.4tの自家用自動車を4月に新車新規登録した場合



(注) 新車新規登録時は、上記経費のほか、車両価格が200万円の場合、自動車取得税が約10万円、消費税・地方消費税が10万円課税される。

この点については、納税者に対して、車検時のコストとして税負担を求めていくことにより、負担を受容してもらう努力をすることが重要であるとの指摘があった。また、納税通知書の発布等が不要となり、徴税コストを削減することができることから、例えば、この分を減税して還元することにより、納税者への理解を求めることも考えられる。

他方で、複数年度分の税額を一括して徴収した場合、自家用の乗用車の場合で一回に必要な法定費用（自動車税、自動車重量税及び自賠責保険料）は新車時で約19万円（現行約11万円）、継続時で約13万円（現行約5万円）に達することから、分納など痛税感を緩和するための措置や一本化後も年度徴収を維持することなどについても、引き続き検討の対象とする必要がある。

(徴収機関)

自動車重量税の徴収は、現在、国土交通省運輸支局を通じて行っている。一本化後も車検時徴収を行う場合、徴収を引き続き運輸支局が行うのか、又は都道府県において行うのか問題となる。

この点については、現在でも運輸支局には都道府県税事務所が併設されているケースが多く、一本化後の自動車税を都道府県において徴収することについて大きな問題はないものと思われる。

ただし、当該併設都道府県税事務所においては、現在、新規登録に係る自動車税・自動車取得税の徴収のほか、車検時に滞納している自動車税の徴収しか行っておらず、継続検査時における徴収まで取り扱うこととした場合、事務量は大幅に増えることから、人員の拡充等やスペースの確保等が必要となる。このため、車検時徴収の導入により削減が可能となる滞納整理に係る人員の活用や民間委託などの方策を検討する必要がある。また、税事務所が運輸支局に近接していない団体については、何らかの対応が必要となる。

(車検地と納税地が異なる場合の納付方法について)

車検は、任意の運輸支局で受けることが可能なため、車検時徴収を導入する場合、課税権を有する都道府県(課税県)と実際納税される都道府県(納税県)が異なり得ることとなり、納税方法が問題となる。

この場合、現在、道府県民税利子割の清算システムのように他県分の納税額を全国で清算するシステムを構築することもその対応策として考えられる。

また、より簡易な対応策として、各都道府県の税事務所に全都道府県分の証紙を備え付けさせることも考えられる。

これに関連する論点として、税の減免等の要件が都道府県ごとに異なる場合の取り扱いがある。例えば、現在、ほとんどの県において障害者向けの自動車税の減免措置が存在するが、その要件は団体ごとに異なる。この場合、課税県の適用要件を納税県で確認することは困難であることから、減免を受ける者は、あらかじめ課税県から、減免を受けられることについて証明書の発行を受け、それを車検地に持参することを求めるなどの仕組みが必要となるかもしれない。

第2節 CO₂排出量の把握方法等

(CO₂排出性能の把握方法)

現在、環境特例では、燃費性能を表す指標として「燃費基準達成レベル」を利用している。この燃費基準達成レベルは、車検証に記載され、課税庁は、車検証を確認することにより、特例要件の適合性を確認することができる。

燃費基準達成レベルとは、省エネ法に基づき、重量区分に設けられた基準値をどの程度上回っているかにより燃費性能を評価するものである。

例えば、車両重量1.5トンの自動車であれば、基準値となる燃費値(13.0km/ℓ)より25%以上燃費値が優れた自動車(燃費が16.3km/ℓ以上である自動車)については、「(平成22年度)燃費基準+25%達成車」の認定を受けることができる。

これを絶対的な燃費値を基準にした仕組みに改める場合、現在、国土交通省が把握している個車毎の燃費値を車検証に記載するなどして課税庁側が把握できるシステムを構築する必要があるものと考えられる。

ただし、既販車の場合、燃費値を付与されていないものや現在と測定モードが異なる燃費が付与されたものも存在し、その取り扱いについて実務的に検討が必要である。

(表記方法)

自動車が排出する二酸化炭素の量は、燃料の消費量に応じて増減するものであることから、燃費性能に概ね連動する。したがって、CO₂排出量ベースの課税の指標として、CO₂-g/km又はkm/ℓのいずれを利用するとしても大きな差異は生じない。欧州では、前者を用いる国が多いが、デンマークなど後者を用いる国も存在する。

納税者の振る舞いをより環境の少ない方向へ誘導していく観点からいずれの指標を用いることが効果的であるか、今後とも検討を行っていくべき。

(特種自動車の取り扱いについて)

特種自動車については、新車であっても、燃費値が付与されない場合がある。また、特種自動車は、乗用車等と異なり、自動車税について標準税率が定められておらず、総排気量、乗車定員、最大積載量などの自動車の諸元によって、都道府県ごとに税率を決定することとされている。

CO₂排出量ベースの課税の対象とするにあたっては、こうした点について、その取り扱いを検討する必要がある。

以上

參考資料

自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会

開催要綱

1 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付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。

2 検討項目

- ① 欧州を中心とした諸外国における自動車に対する課税の状況調査
- ② 車体課税に環境税制（CO₂基準による課税）を組み込む場合の具体的な方法論や実務的論点の整理
- ③ CO₂課税が環境に与える効果の分析 等

3 委員

別紙のとおり。

4 スケジュール

- (1) (財) 地方自治情報センターが主宰する。
- (2) 研究会は平成21年5月を第1回として、全体で4～5回開催するものとし、平成22年7月頃目途に研究結果を取りまとめるものとする。

自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会
委員名簿

諸富 徹 京都大学大学院経済学研究科准教授

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）

武井 政二 神奈川県政策部税制企画担当課長

山崎 重孝 総務省自治税務局都道府県税課長

（平成 22 年 7 月まで 青木 信之 現自治税務局企画課長）

自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会開催日程等

【第1回研究会】平成21年5月19日（木）17:30～19:30

- ①自動車関係税制の状況について
- 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回研究会】平成21年8月6日（木）17:30～19:30

- 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回研究会】平成21年10月16日（金）13:30～15:30

- 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回研究会】平成22年1月28日（木）13:30～15:30

- 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回研究会】平成22年3月1日（月）13:30～15:30

- ①報告書案（第三章部分）について
- ②実務面の論点について

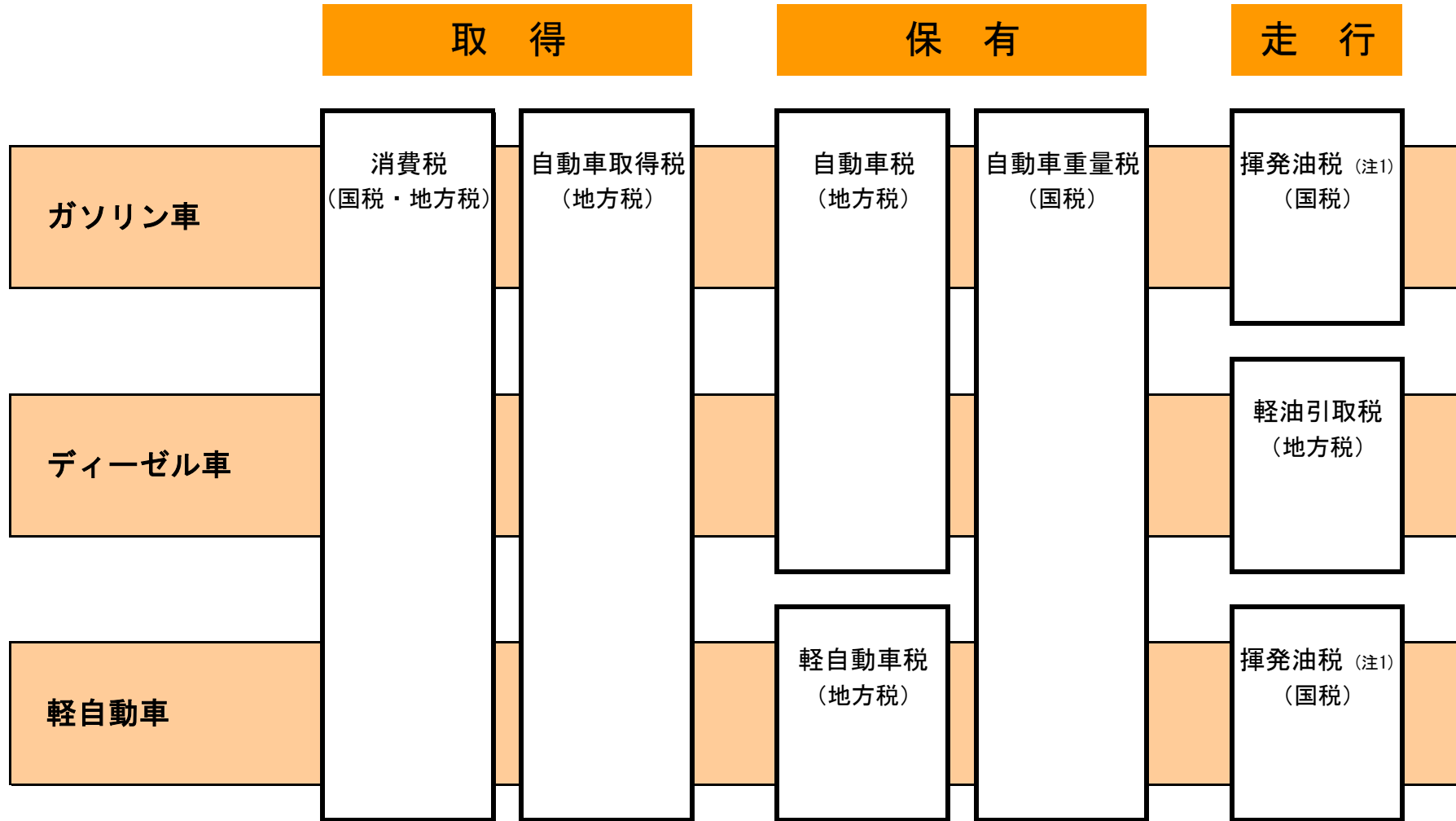
【第6回研究会】平成22年3月29日（月）13:30～15:30

- ①報告書の最終案について
- ②その他

研究会資料

我が国の自動車税制

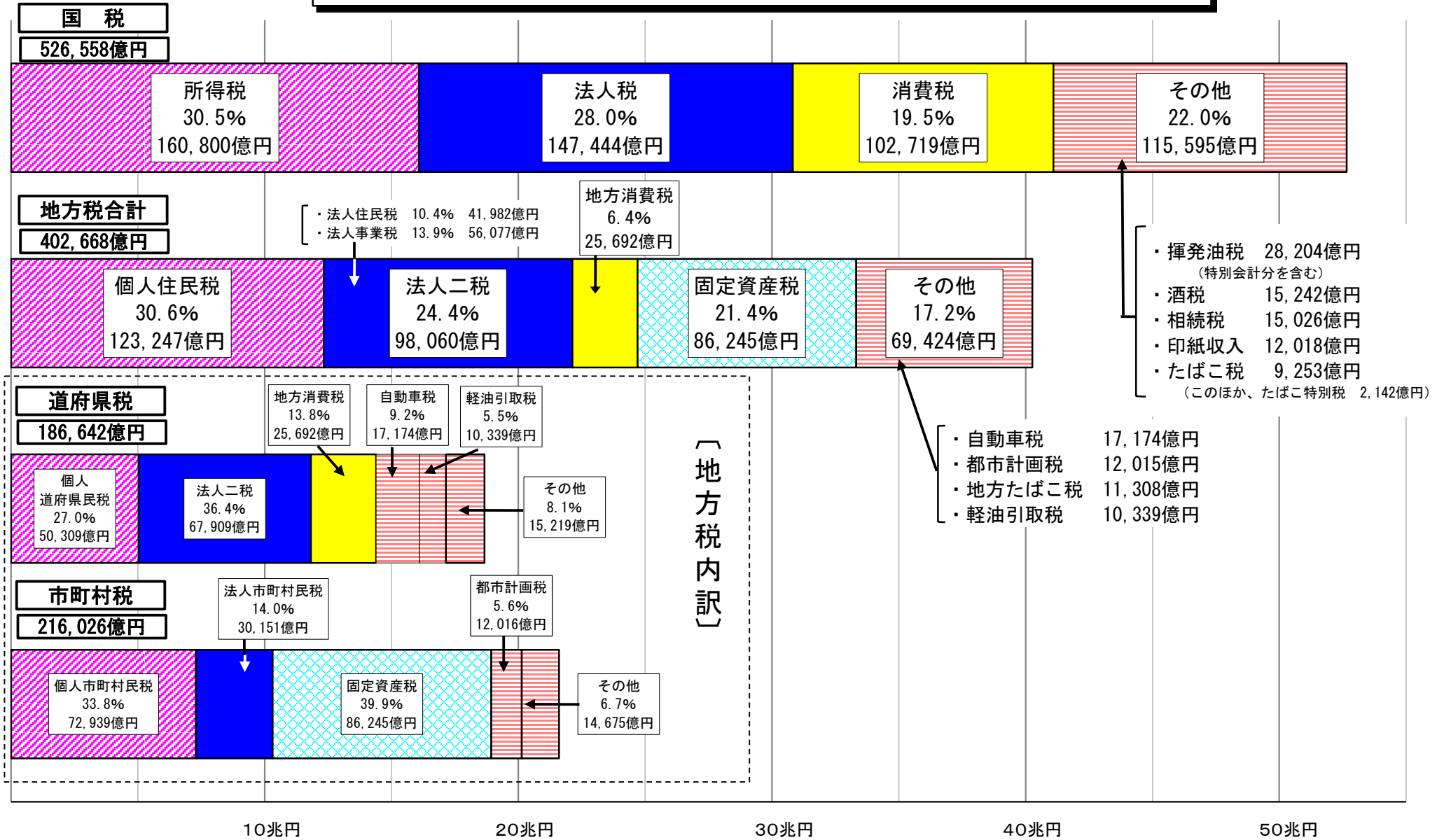
自動車関係諸税



注1 地方揮発油税（国税）も併せて課税されている。

注2 LPG車に対しては、走行段階において石油ガス税（国税）が課されている。

国税・地方税の税収内訳（平成19年度決算額）



(注) 1 各税目の%は、それぞれの合計を100%とした場合の構成比である。
 2 国税は特別会計分を含み、地方税、道府県税及び市町村税は超過課税分及び法定外税を含む。
 3 個人住民税は、配当割、株式等譲渡所得割及び利子割を含む。
 4 固定資産税は、土地、家屋、償却資産の合計である。
 5 地方税合計における法人二税は、道府県民税（法人均等割、法人税割）、法人事業税及び市町村民税（法人均等割、法人税割）の合計である。
 6 道府県税における法人二税は、道府県民税（法人均等割、法人税割）、法人事業税の合計である。
 7 計数はそれぞれ四捨五入によっているので、計とは一致しない場合がある。

自動車税の概要

項 目	内 容
1. 課 税 主 体	都道府県
2. 納 税 義 務 者	自動車の所有者
3. 課 税 客 体	自動車(二輪の小型自動車、軽自動車、大型特殊及び小型特殊自動車を除く)
4. 税 率	<p><標準税率> 自動車の種別、排気量等ごとに設定 【例】自家用乗用車(1,500cc超2,000cc以下) 39,500円</p> <p><制限税率> 標準税率の1.5倍</p> <p><グリーン化による特例税率>(平成13年創設) 排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい一定の自動車の税率を軽減し、新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車の税率を重くする特例措置(いわゆる「自動車税のグリーン化」)を、税込中立を前提に創設。</p>
5. 納 期	5月中において、都道府県の条例で定める。
6. 税 収	1兆6,470億円(平成21年度地方財政計画ベース)
7. 沿 革	昭和25年 創設 昭和33年 課税客体から軽自動車を除外(軽自動車税の創設) 昭和54年 普通乗用車の税率区分の変更(軸距→排気量) ※昭和28年以降、11回の税率の改正あり

自動車税の税率表

区 分		営 業 用	自 家 用		
乗 用 車	総排気量 1,000cc以下	7,500円	29,500円		
	1,000cc超 1,500cc以下	8,500	34,500		
	1,500cc超 2,000cc以下	9,500	39,500		
	2,000cc超 2,500cc以下	13,800	45,000		
	2,500cc超 3,000cc以下	15,700	51,000		
	3,000cc超 3,500cc以下	17,900	58,000		
	3,500cc超 4,000cc以下	20,500	66,500		
	4,000cc超 4,500cc以下	23,600	76,500		
4,500cc超 6,000cc以下	27,200	88,000			
6,000cc超	40,700	111,000			
貨 物 車	ト ラ ック	最大積載量 1t 以下	6,500円	8,000円	
		1t 超 2t 以下	9,000	11,500	
		2t 超 3t 以下	12,000	16,000	
		3t 超 4t 以下	15,000	20,500	
		4t 超 5t 以下	18,500	25,500	
		5t 超 6t 以下	22,000	30,000	
		6t 超 7t 以下	25,500	35,000	
		7t 超 8t 以下	29,500	40,500	
	8t 超(加算額)	4,700	6,300		
	けん引車	小 型	7,500円	10,200円	
普 通		15,100	20,600		
被けん引車	小 型	3,900円	5,300円		
	普 通(最大積載量8t以下)	7,500	10,200		
	普 通(最大積載量8t超加算額)	3,800	5,100		
貨客兼用加算額					
1,000cc以下		3,700円	5,200円		
1,000cc超 1,500cc以下		4,700	6,300		
1,500cc超		6,300	8,000		
バ ス	乗車定員	一般乗合用	一般乗合用以外		
		30人以下	12,000円	26,500円	33,000円
		30人超40人以下	14,500	32,000	41,000
		40人超50人以下	17,500	38,000	49,000
		50人超60人以下	20,000	44,000	57,000
		60人超70人以下	22,500	50,500	65,500
		70人超80人以下	25,500	57,000	74,000
		80人超	29,000	64,000	83,000
三輪の小型自動車		4,500円	6,000円		

(注1) 営業用:道路運送法第2条第2項に規定する旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の用に供する自動車
 自家用:営業用の自動車以外のすべての自動車

(注2) 上記に掲げる自動車により難いものについては、都道府県の条例により自動車の諸元(用途、総排気量等)によって区分を設けて税率を定めることができる。

(注3) 積雪により、通常、一定期間運行できない地域に主たる定置場を有する自動車については、一定割合(10分の3を限度)が軽減される。

(注4) 電気自動車である乗用車に係る税率については、総排気量1,000cc以下の区分の税率によることが適当であること。

自動車税の課税根拠について

「我が国税制の現状と課題(抄)」－21世紀に向けた国民の参加と選択－（平成12年7月 政府税制調査会）

第二 個別税目の現状と課題

三 消費課税

2. 特定財源等

(1) 特定財源等の意義

(参考4) 自動車税及び軽自動車税




自動車税は、主たる定置場所在の都道府県において自動車に対し、軽自動車税は、主たる定置場所在の市町村において軽自動車などに対し、その所有者に課される税で、財産課税的な性格と、道路損傷負担金的な性格を併せ持っています。

(略)

なお、これらの税率については、その負担が適正なものとなるように随時見直しを行うことが必要と考えます。

自動車税のグリーン化特例

□ 軽減

	平成17年排出ガス基準 +75%達成車	
平成22年度燃費基準 +15%達成車		税率を概ね25%軽減
平成22年度燃費基準 +25%達成車		税率を概ね50%軽減

※電気自動車又は下記の排出ガス要件を満たす天然ガス自動車は税率を概ね50%軽減。

- ・3.5トン超のバス・トラック・・・平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、同基準値より10%以上NOx低減
- ・3.5トン以下の乗用車・・・平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、同基準値より75%以上NOx低減

※自動車税の税率の軽減は、平成20年度及び21年度の新車新規登録の翌年度1年間。

□ 重課

対象車	内容
新車新規登録から11年を超えているディーゼル車	税率より概ね10%重課(毎年)
新車新規登録から13年を超えているガソリン車(又はLPG車)	

※電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、一般乗合用バス及び被けん引車は除く。

自動車税のグリーン化特例の改正経緯

【考え方】

取得課税である自動車取得税に加え、保有課税である自動車税においても、環境負荷に応じた課税の仕組みを設け、税収中立の考え方の下、環境負荷の大きい自動車には重課、環境負荷の小さい自動車には軽課することとする

年度	事項
平成13年度	<p>グリーン化特例の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・軽減(軽減期間:新車新規登録の翌年度から2年間) <ul style="list-style-type: none"> →電気自動車・天然ガス自動車・メタノール自動車 … 標準税率より概ね50%軽減 →低排出ガス認定車(☆～☆☆☆)かつ低燃費車 … 標準税率より概ね13%～50%軽減 ・重課 <ul style="list-style-type: none"> →新車新規登録から11年超のディーゼル車、13年超のガソリン車 … 標準税率より概ね10%重課
平成15年度	<p>対象を見直し(以下の通り軽減対象・軽減期間を重点化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・軽減対象→電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、☆☆☆車かつ低燃費基準達成車(軽減率は50%) ・軽減期間→2年間から1年間に短縮
平成16年度	<p>対象を見直し(軽減対象を以下の通り重点化)</p> <ul style="list-style-type: none"> →電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車 } (軽減率50%) ★★★★車かつ燃費基準+5%達成車 } (軽減率25%) ★★★★車かつ燃費基準達成車 } (軽減率25%) ★★★車かつ燃費基準+5%達成車 }
平成18年度	<p>対象を見直し(軽減対象を以下の通り重点化)</p> <ul style="list-style-type: none"> →電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車 } (軽減率50%) ★★★★車かつ燃費基準+20%達成車 } (軽減率25%) ★★★★車かつ燃費基準+10%達成車 (軽減率25%)
平成20年度	<p>対象を見直し(軽減対象を重点化)</p> <ul style="list-style-type: none"> →電気自動車、一定の排出ガス要件を満たす天然ガス自動車 } (軽減率50%) ★★★★車かつ燃費基準+25%達成車 } (軽減率25%) ★★★★車かつ燃費基準+15%達成車 (軽減率25%)

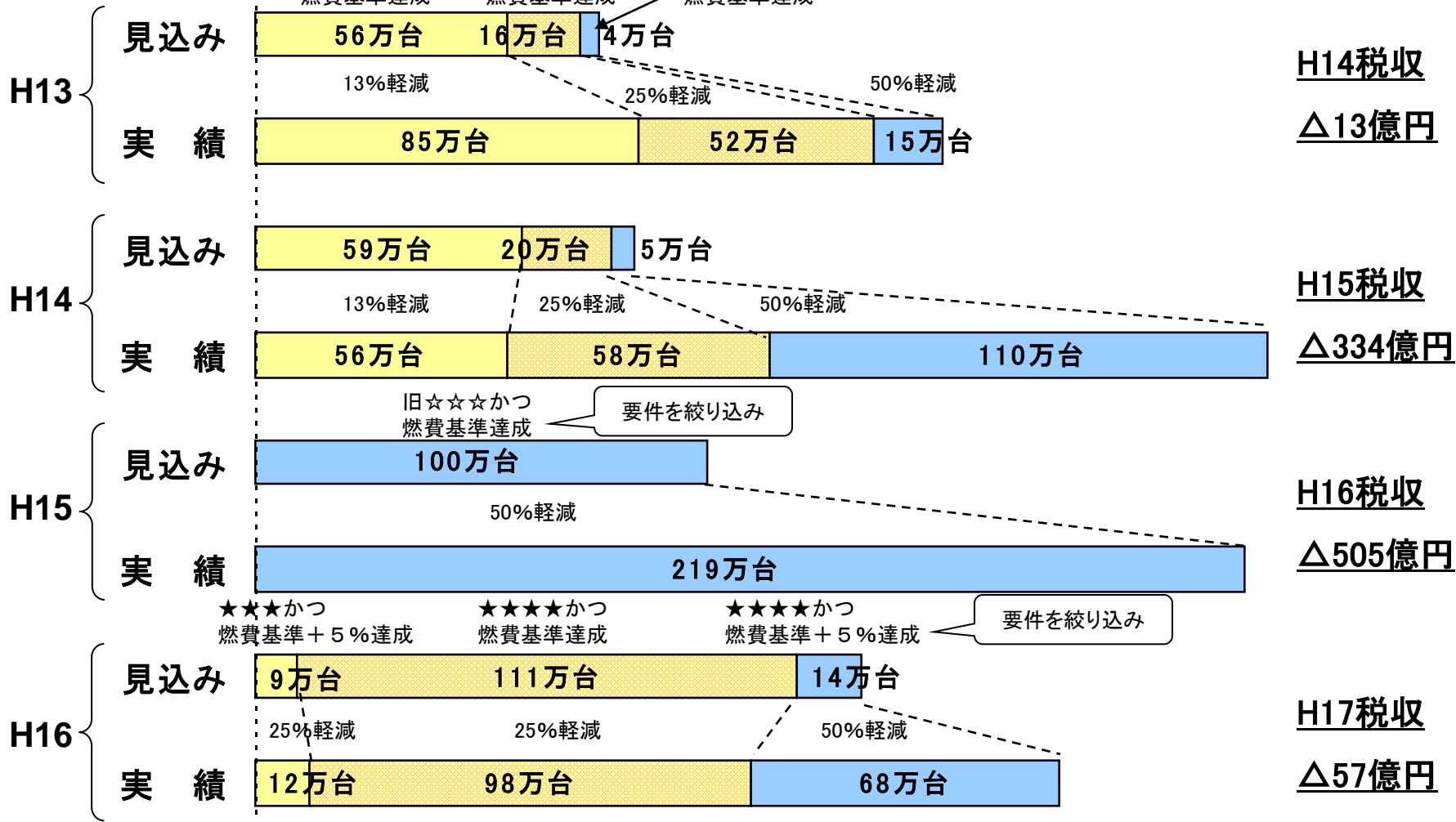
注) ☆、☆☆、☆☆☆:平成12年排出ガス基準値より排出ガスを25%、50%、75%低減

★★★★、★★★★★:平成17年排出ガス基準値より排出ガスを50%、75%低減

自動車税のグリーン化による軽減対象台数の状況(1)

登録年度

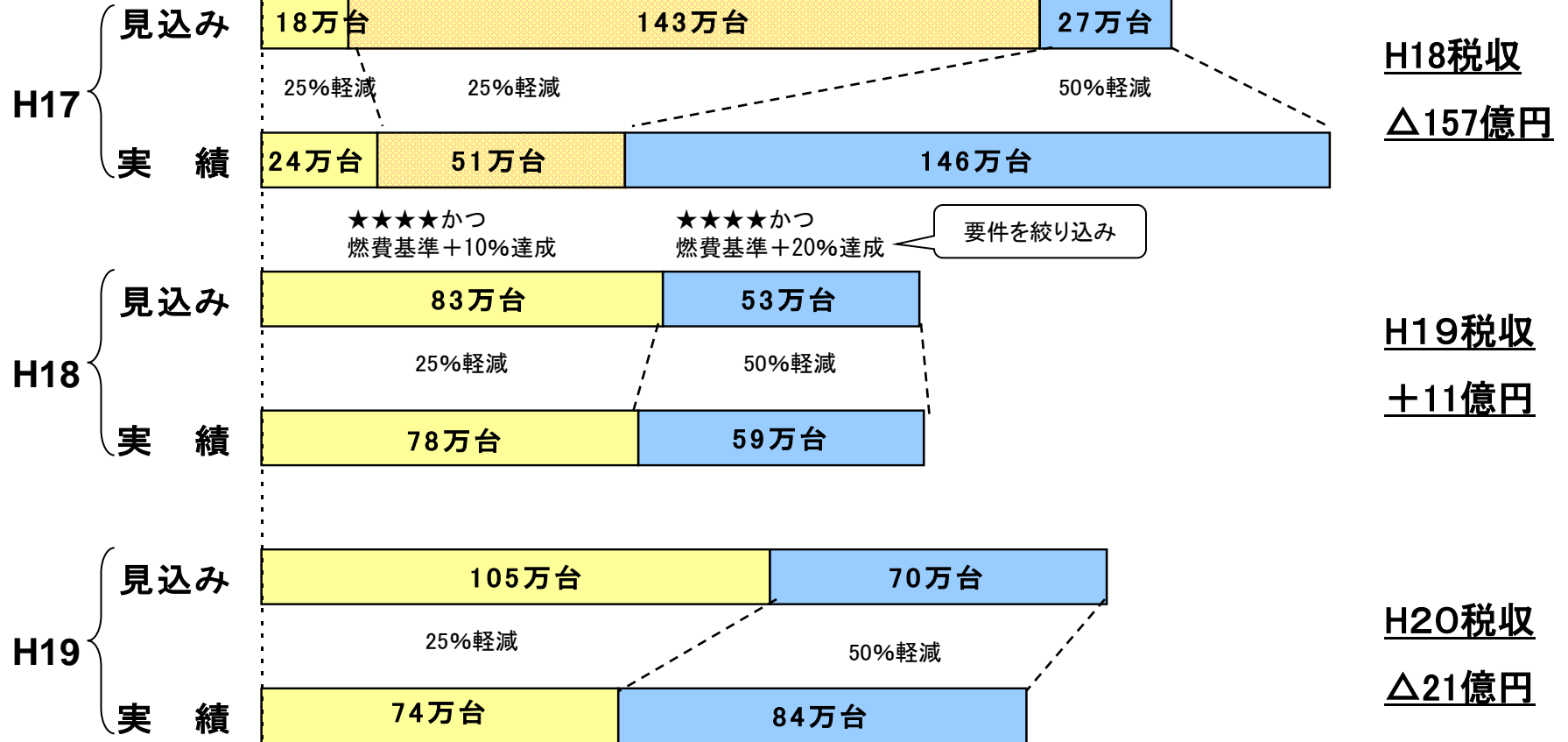
増減収額



自動車税のグリーン化による軽減対象台数の状況(2)

登録年度

増減収額



※ H16、H17年度における25%軽減実績の内訳は自動車登録台数比率による按分である。

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%（H30.3.31まで。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. 税収	2,533億円（平成21年度地方財政計画ベース）
8. 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（3%→5%）を導入 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

自動車取得税の時限的軽減措置

【目的】

自動車の販売台数が減少し、裾野の広い関連産業に影響を及ぼしている中で、自動車の買換え・購入需要を促進し、自動車市場の後退に歯止めをかけるとともに、低炭素社会の実現を目指すために創設。

【概要】

排出ガス性能・燃費性能の優れた環境への負荷の少ない低燃費車・低公害車等（新車に限る。）について、平成21年度から平成23年度までの間の取得に限り、現行特例措置に代えて、自動車取得税の税率軽減措置を以下のとおり講ずる。

電気自動車・ハイブリッド自動車等	… 免 除
乗用車等(軽自動車含む):★★★★ かつ 平成22年度燃費基準+25%達成	… 75%軽減
バス・トラック(3.5t超):平成21年排出ガス規制適合 かつ 平成27年度燃費基準達成	… 75%軽減
乗用車等(軽自動車含む):★★★★ かつ 平成22年度燃費基準+15%達成	… 50%軽減
バス・トラック(3.5t超):平成17年排出ガス基準10%低減達成 かつ 平成27年度燃費基準達成	… 50%軽減

(注)「★★★★」は、平成17年排出ガス基準75%低減達成

自動車取得税の時限的軽減措置(税率)

車種		現行税率	軽減後の税率
電気自動車 天然ガス自動車(※1) ハイブリッドバス・トラック(※1)	自家用車	2.3%	0%
	営業用車 軽自動車	0.3%	0%
ハイブリッド乗用車(※1)	自家用車	3.2%	0%
	営業用車 軽自動車	1.2%	0%
プラグインハイブリッド自動車(※2)	自家用車	—	0%
	営業用車 軽自動車	—	0%
クリーンディーゼル乗用車(※1)	自家用車	4%	0%
	営業用車 軽自動車	2%	0%
次の2つの要件を満たす乗用車等 ・平成22年度燃費基準+25%達成 ・平成17年排出ガス基準75%低減達成	自家用車	5% (30万控除あり)	1.25%
	営業用車 軽自動車	3% (30万控除あり)	0.75%
次の2つの要件を満たすディーゼルバス・トラック(3.5t超) ・平成27年度重量車燃費基準達成 ・平成21年重量車排出ガス規制適合	自家用車	3%	1.25%
	営業用車	1%	0.75%
次の2つの要件を満たす乗用車等 ・平成22年度燃費基準+15%達成 ・平成17年排出ガス基準75%低減達成	自家用車	5% (15万控除あり)	2.5%
	営業用車 軽自動車	3% (15万控除あり)	1.5%
次の2つの要件を満たすディーゼルバス・トラック(3.5t超) ・平成27年度重量車燃費基準達成 ・平成17年排出ガス基準NOx又はPM10%低減達成	自家用車	5%	2.5%
	営業用車	3%	1.5%

(※1)天然ガス自動車、ハイブリッドバス・トラック、ハイブリッド乗用車及びクリーンディーゼル乗用車については、一定の要件を満たすもの。

(※2)プラグインハイブリッド自動車については、平成21年度から販売される予定。

自動車取得税の低燃費車特例等

(H21年度からの時限的軽減措置の創設に伴い、H21.4.1～は中古自動車が対象)

特 例	対 象 車	軽減内容	取得期間
低燃費車特例	★★★★(※) かつ 平成22年度燃費基準+25%達成車	取得価額から30万円控除	H20.5.1～H22.3.31
	★★★★(※) かつ 平成22年度燃費基準+15%達成車	取得価額から15万円控除	
低公害車特例	<ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車 ・天然ガス自動車(3.5t超のバス・トラック):平成17年排出ガス規制に適合し、同基準値より10%以上NOx低減 ・天然ガス自動車(3.5t以下の乗用車):★★★★(※) ・ハイブリッド自動車(バス・トラック):平成17年排出ガス規制に適合し、同基準値より10%以上NOx又はPM低減、かつ、平成27年度重量車燃費基準達成 	税率から2.7%軽減	H21.4.1～H24.3.31
	<ul style="list-style-type: none"> ・ハイブリッド自動車(乗用車): ★★★★(※) かつ 平成22年度燃費基準+25%達成車 	税率から1.6%軽減	
	・プラグインハイブリッド自動車	税率から2.4%軽減	
大型ディーゼル車特例	<ul style="list-style-type: none"> ・3.5t超のディーゼルトラック・バス: 平成21年排出ガス規制(ポスト新長期規制)に適合し、かつ、平成27年度重量車燃費基準達成 	【3.5トン超12トン以下】 税率から2.0%軽減	H20.5.1～H22.3.31
		【12トン超】 税率から2.0%軽減 税率から1.0%軽減	H20.5.1～H21.9.30 H21.10.1～H22.3.31
クリーンディーゼル乗用車特例	平成21年排出ガス規制(ポスト新長期規制)に適合しているディーゼル乗用車	税率から1.0%軽減	H20.5.1～H21.9.30
		税率から0.5%軽減	H21.10.1～H22.3.31

※ 平成17年排出ガス基準から75%低減を達成したものの

自動車重量税(国税)の概要

創設時期	昭和46年(第6次道路整備5か年計画による道路財源の必要性から創設)
課税主体	国
課税客体	① 新規検査若しくは予備検査による自動車検査証の交付又は継続検査、臨時検査、分解整備検査若しくは構造等変更検査等による自動車検査証の返付を受ける自動車 ② 車両番号の指定を受ける軽自動車
納税義務者	上記の自動車検査証の交付又は返付を受ける者及び車両番号の指定を受ける者

税率 (平成30年4月30日までの暫定税率)

区分		自家用自動車			営業用自動車		
		1年車	2年検	有3年効	1年期	2年間	
検査自動車	乗用自動車	車両重量0.5tごと	6,300 円	12,600 円	18,900 円	2,800 円	— 円
	バス	車両総重量1tごと	6,300	—	—	2,800	—
	トラック(車両総重量2.5t超)	〃	6,300	—	—	2,800	—
	トラック(車両総重量2.5t下)	〃	4,400	—	—	2,800	—
	特種用途自動車	〃	6,300	12,600	—	2,800	5,600
	小型二輪	一両につき	2,500	5,000	7,500	1,700	3,400
	軽自動車	〃	4,400	8,800	13,200	2,800	5,600
届出軽自動車	軽二輪	一両につき	6,300			4,500	
	その他	〃	13,200			8,400	

※臨時検査については上記税率の2分の1の税率

納付方法	時期：車検時(自動車の種類に応じて1～3年ごと) 方法：自動車重量税印紙納付(臨時検査等にあつては現金納付) 納税地：車検証の交付等の事務をつかさどる運輸支局等
-------------	--

性格	権利創設税 (車検等によって初めて自動車の運行が可能になるという法的地位に着目)
-----------	--

税収	11,098億円 (平成19年度決算額) (うち国税分7,399億円、譲与税分3,699億円) 割合：2/3は国、1/3を市町村へ譲与(自動車重量譲与税)
-----------	---

その他	自動車リサイクル法により適正に解体された自動車について、自動車検査証の残存期間に相当する自動車重量税を還付。
------------	--

自動車重量税の時的限的減免措置

- 一定の排ガス性能・燃費性能等を備えた自動車について、平成 21 年度から 23 年度までの間に受ける新規・継続車検等（当該期間内に最初に受ける車検 1 回分に限り）について、自動車重量税の減免措置を以下のとおり講ずる。

電気自動車・天然ガス自動車・ハイブリッド自動車等	… 免 除
乗用車等（軽自動車を含む）：★★★★ かつ 平成 22 年度燃費基準+25%達成	… 75%軽減
乗用車等（軽自動車を含む）：★★★★ かつ 平成 22 年度燃費基準+15%達成	… 50%軽減
バス・トラック（3.5 t 超）：平成 21 年排出ガス規制適合 かつ 平成 27 年度燃費基準達成	… 75%軽減
バス・トラック（3.5 t 超）：平成 17 年排出ガス基準 10%低減達成 かつ 平成 27 年度燃費基準達成	… 50%軽減

（注 1）「★★★★」は、平成 17 年排出ガス基準 75%低減達成

（注 2）天然ガス自動車については乗用車であれば★★★★、ハイブリッド自動車については乗用車であれば★★★★ かつ平成 22 年度燃費基準+25%達成であることが要件

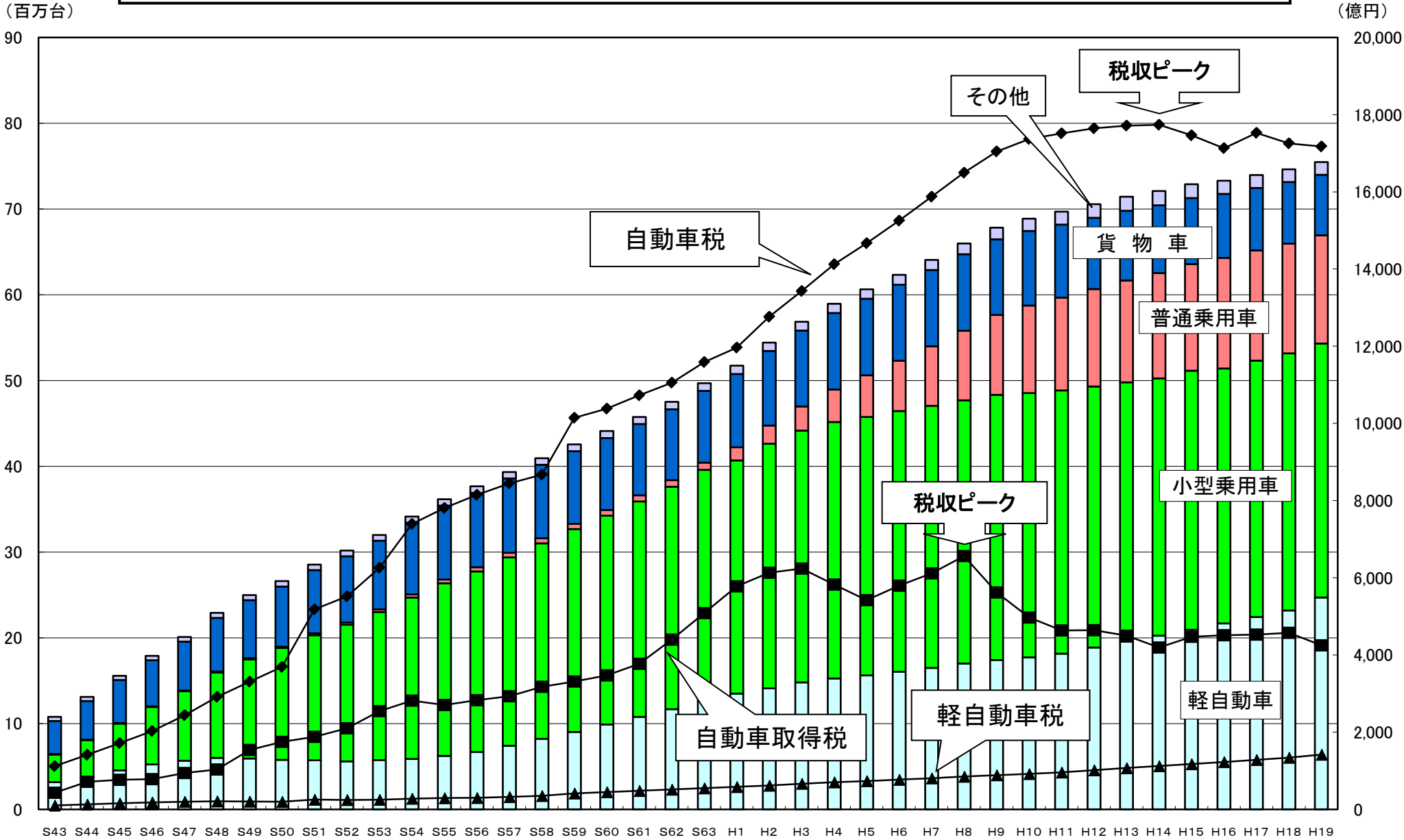
軽自動車税の概要

- 1 課税団体 市町村
- 2 課税客体 軽自動車、二輪の小型自動車、原動機付自転車、小型特殊自動車
- 3 納税義務者 軽自動車等の4月1日現在の所有者
- 4 標準税率

区 分		年 税 額
原動機付自転車 (125cc以下)	イ 総排気量50cc以下のもの又は定格出力0.6kw以下のもの（二に掲げるものを除く）	1,000円
	ロ 二輪のもので 総排気量50cc超90cc以下のもの又は定格出力0.6kw超0.8kw以下のもの	1,200円
	ハ 二輪のもので 総排気量90cc超のもの又は定格出力0.8kw超のもの	1,600円
	ニ 三輪以上のもので 総排気量20cc超のもの又は定格出力0.25kw超のもので一定のもの	2,500円
軽自動車 (660cc以下) 及び 小型特殊自動車	イ 二輪のもの（側車付きのものを含む。）（125cc超250cc以下）	2,400円
	ロ 三輪のもの	3,100円
	ハ 四輪以上のもの 乗用のもの 営業用 自家用	5,500円 7,200円
	貨物用のもの 営業用 自家用	3,000円 4,000円
二輪の小型自動車(250cc超)		4,000円

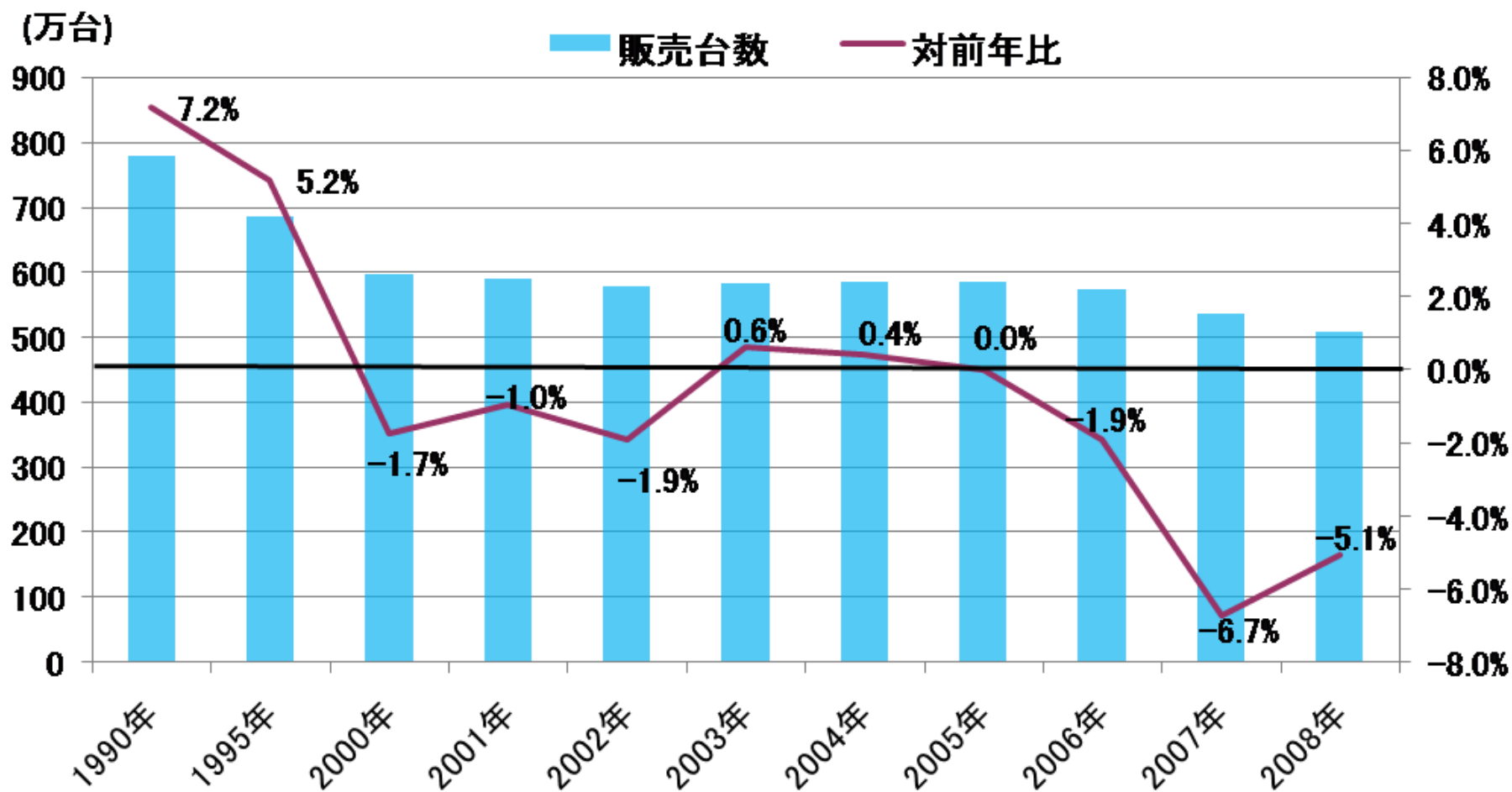
- 5 制限税率 標準税率の1.5倍
- 6 徴収方法 普通徴収（月割課税なし）
- 7 税 収 1,636億円（平成19年度決算）

自動車保有台数(四輪及び三輪の軽自動車含む)と自動車関係税収の推移



※軽自動車の自動車保有台数は、三輪車及び四輪車(トラックを含む)を計上している。 ※普通乗用車(排気量2000cc超)、小型乗用車(排気量2000cc以下)
 ※税収額は決算額による。ただし、軽自動車税の税収額は決算額を賦課期日現在における三輪車及び四輪車の調定額の割合で按分した額である。

暦年国内販売台数の推移



自動車関係諸税に係る政府決定等

○持続可能な社会保障構築とその安定財源確保に向けた「中期プログラム」
(平成20年12月24日閣議決定) (抜粋)

Ⅲ 税制抜本改革の全体像

2. 税制抜本改革の基本的方向性

- (4) 自動車関係諸税については、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。
- (8) 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。

○所得税法等の一部を改正する法律 (抄)

附則

第104条第3項第4号

自動車関係諸税については、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(租税特別措置法及び地方税法附則に基づく特例による税率をいう。)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。

第104条第3項第8号

低炭素化を促進する観点から、税制全体のグリーン化(環境への負荷の低減に資するための見直しをいう。)を推進すること。

日本自動車工業会からの要望

「平成21年度税制改正に関する要望書」（社団法人日本自動車工業会）より抜粋

I. 自動車・環境税制

1. 一般財源化により課税根拠を失う自動車取得税・自動車重量税等は直ちに廃止すべき

一般財源化は、道路整備目的との課税根拠を喪失し、「税負担の公平」の原則にも反することから、自動車関係諸税について根本から見直し、課税根拠なき自動車関係諸税は廃止し、自動車ユーザーの負担を軽減すべき。

①環境対応車の普及促進

自動車産業の現状

◇内需、外需ともに大幅減。生産調整で国内生産は急減（2月は▲6割）。

一国内販売：▲2割減が定着化。09年度、100万台規模で販売減のおそれ。

※ 09年度需要見通し：430万台（本年3月24日（社）日本自動車工業会発表）

一輸出：外需落ち込みで急減。2月は▲6割。

諸外国の動向

国名	要件	補助概要	効果：販売量（対前年同月比）		
			1月	2月	3月
ドイツ	1月より、9年以上の車齢の車を廃車し、新車を購入した場合	2,500ユーロ（約32万円）	▲14%	+21%	+40%
フランス	12月より、10年以上の車齢の車を廃車し、新車を購入した場合	1,000ユーロ（約13万円）	▲8%	▲13%	+8%
イタリア	2月より、9年以上の車齢の車を廃車し、新車を購入した場合	1,500ユーロ（約19万円）	▲32%	▲24%	±0%

対策の概要

○経年車の廃車を伴う新車購入、廃車を伴わない新車購入に対する補助を実施。

<概要>※平成21年4月10日に遡及適用

①経年車の廃車を伴う新車購入補助

<乗用車>（登録車・軽）

要件	登録車	軽自動車
車齢13年超車から2010年度燃費基準達成車へ	25万円	12.5万円

<重量車>（トラック・バス等）

要件	小型（GVW3.5tクラス）	中型（GVW8tクラス）	大型（GVW12tクラス）
車齢13年超車から新長期規制適合車へ	40万円	80万円	180万円

②新車購入補助（経年車の廃車を伴わないもの）

<乗用車>（登録車・軽）

要件	登録車	軽自動車
排出ガス性能4☆かつ2010年度燃費基準+15%以上	10万円	5万円

<重量車>（トラック・バス等）

要件	小型（GVW3.5tクラス）	中型（GVW8tクラス）	大型（GVW12tクラス）
2015年度燃費基準達成車かつNox又はPM+10%低減	20万円	40万円	90万円

※税制改正（平成21年4月1日から適用）の例

◇次世代自動車（ハイブリッド車等）：免税

◇登録車・軽自動車（2010年度燃費基準+25%以上かつ排出ガス性能4☆）：75%軽減
（2010年度燃費基準+15%以上かつ排出ガス性能4☆）：50%軽減

◇支援例（登録車の一例）

①経年車の廃車を伴う新車購入補助

◇今回の経済対策 25万円の補助

②新車購入補助（経年車の廃車を伴わない）

◇今回の経済対策 10万円の補助

○上記とは別途、平成21年4月1日より自動車重量税・取得税の減免措置が開始されている。

約10万円の減税

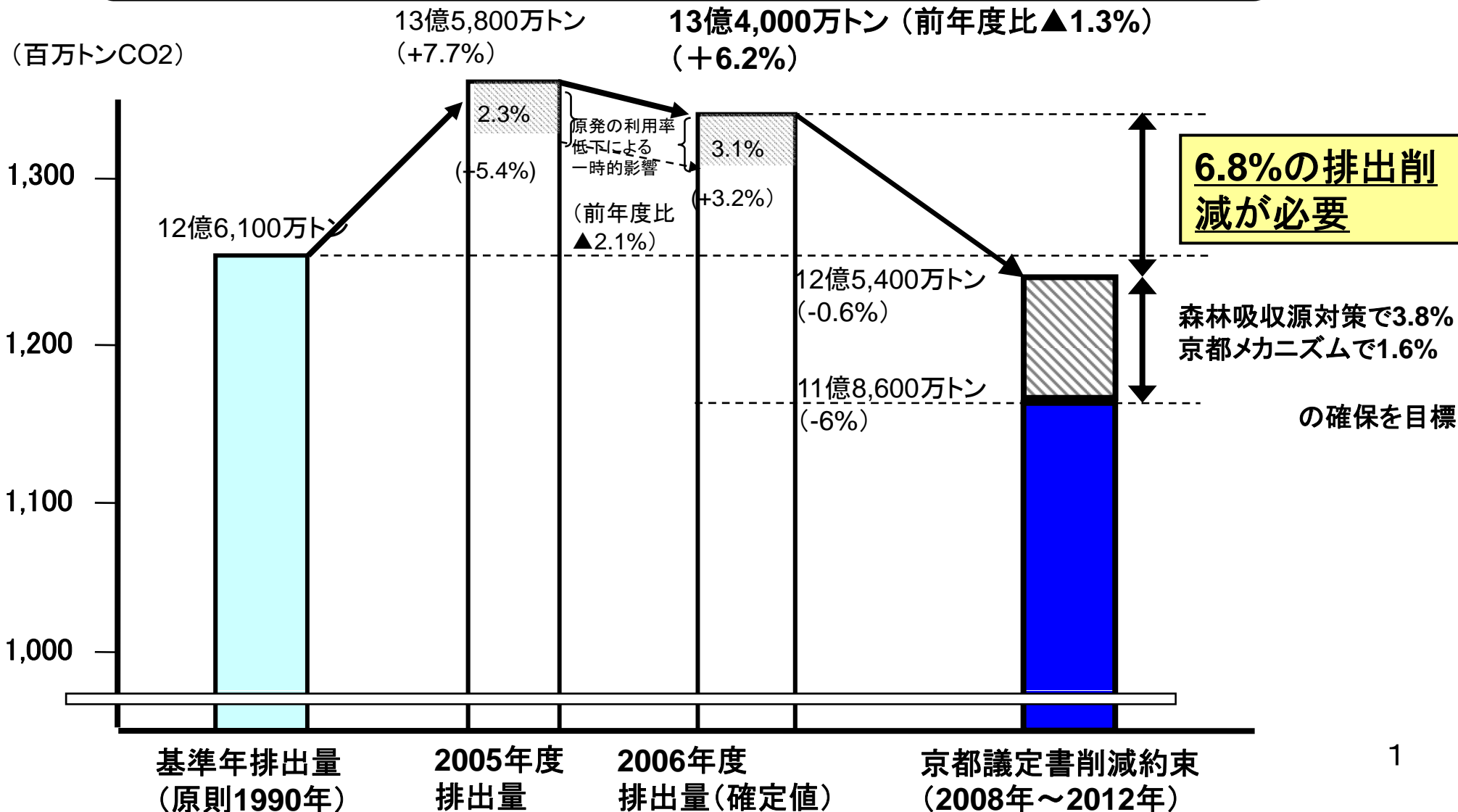
※2008年度の登録車の売上げ上位10車種（平均の車両価格約180万円・車両重量約1.2t）のうち、排出ガス性能4☆かつ2010年度燃費基準+15%以上の要件を満たす9車種の平均減税額。

地球温暖化対策



我が国の温室効果ガスの排出量

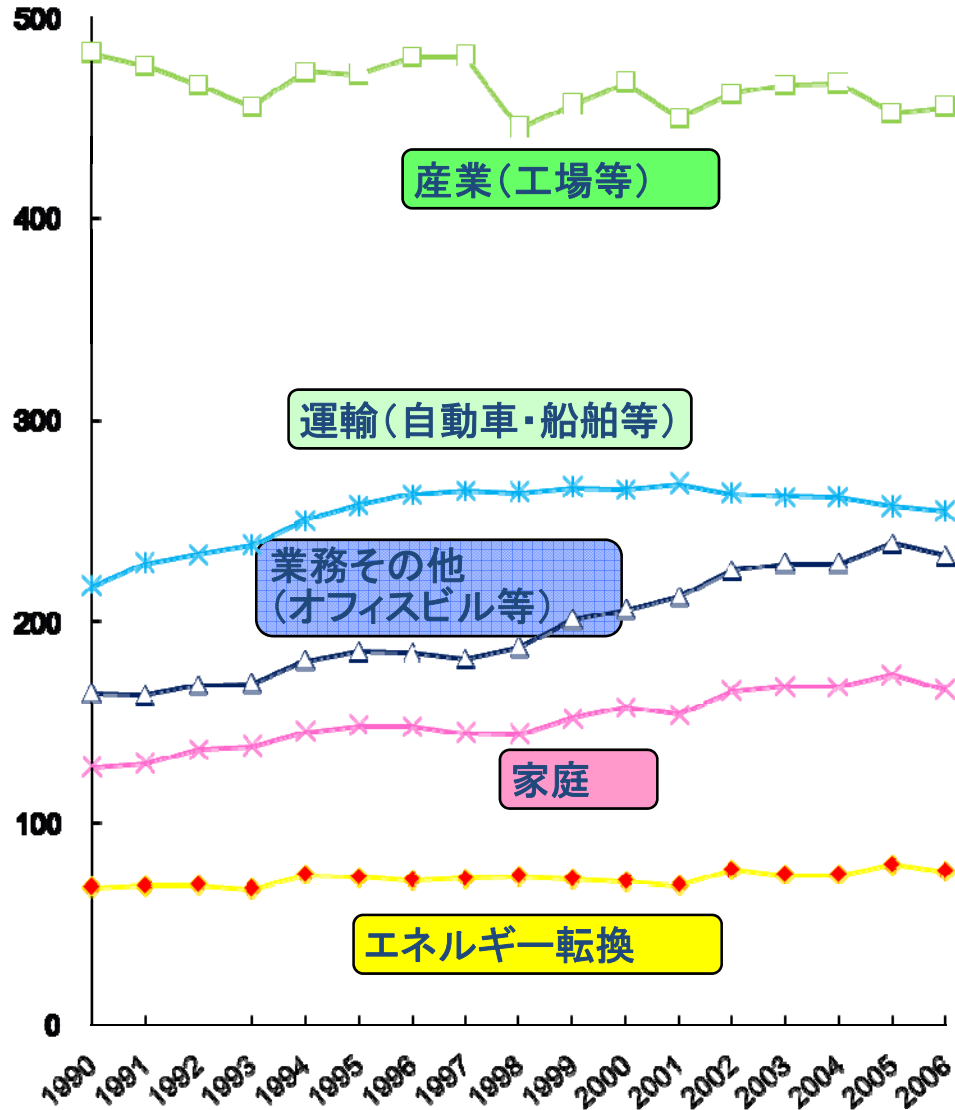
2006年度における我が国の排出量は、基準年比6.2%上回っており、京都議定書の6%削減約束の達成には、6.8%の排出削減が必要。





部門別エネルギー起源CO₂排出量の推移と2010年目標

単位:百万トンCO₂



単位:百万トンCO₂

1990年度	増減率	2006年度(確定値)	目標までの削減率	2010年度目安(※)
482	-4.6%	460	-7.0%~ -7.9%	424~428
217	+16.7%	254	-4.1%~ -5.5%	240~243
164	+39.5%	229	-8.3%~ -9.3%	208~210
127	+30.0%	166	-14.7%~ -16.5%	138~141
68	+13.9%	77	-14.2%~ -14.3%	66

(※) 排出量の目安としては対策が想定される最大の効果を上げた場合と、想定される最小の場合を設けている。当然ながら対策効果が最大となる場合を目指すものであるが、最小の場合でも京都議定書の目標を達成できるよう目安を設けている。

OECD 環境統計 — 環境関連歳出と税制 (抄)
 (OECD “Environmental Data — Environmental Expenditure and Taxes”)

表4A 環境関連税制の内訳 (抄)

(Structure of Revenues from Environmentally Related Taxes)

2004年 (百万ドル)

課 税 対 象	日 本	
エネルギー物品 (Energy products)	48,460	
輸送目的	40,570	● 軽油引取税 ● 石油ガス税 ● 航空機燃料税
うち、ガソリン	29,679	● 揮発油税 ● 地方道路税
生活上の使用目的	7,890	
化石燃料	4,443	● 石油石炭税
電気	3,447	● 電源開発促進税
自動車、その他輸送手段 (Motor vehicles and transport)	29,084	
取引課税	4,199	● 自動車取得税
保有課税	24,885	● 自動車重量税 ● 自動車税 ● 軽自動車税

表4B 環境関連税制の税収 (抄)

(Trends in Revenues from Environmentally Related Taxes)

2004年 (%)

	GDP 比 (% of GDP)	税収構成比 (% of tax revenue)
日本	1.7	6.4
アメリカ	0.9	3.5
イギリス	2.6	7.3
ドイツ	2.5	7.3
フランス	2.1	4.9
イタリア	3.0	7.2
カナダ	1.2	3.7
OECD 平均	1.8	5.8

欧州における環境関連税制の動向

EUにおける車体課税をめぐる状況

○ 「乗用車関係税に関する指令案(Proposal for a Council Directive on passenger car related tax)」(2005年7月)

1. 背景

- ・ 欧州委員会が、従来の自動車登録税を中心とする「車の取得」に係る税制から、「車の使用」に係る税制への転換を目的とし、CO2排出量の要素を取り入れた税制の導入と自動車登録税の廃止を並行して行いう欧州理事会指令案を検討。
- ・ 2005年7月、欧州委員会が、乗用車の税制に関する欧州理事会指令案を作成・採択し、その後、欧州議会・欧州理事会で審議。
- ・ 2007年11月の欧州理事会の審議では否定的な意見もあり、その後、審議はされていない状況。

2. 内容

- ・ 2008年末までに税収の少なくとも25%を、2010年末までに税収の少なくとも50%を、CO2排出量の要素を取り入れたものとすべき。
- ・ 2015年までに自動車登録税を廃止する。
- ・ 自動車登録税が廃止されるまで、EU加盟国内で乗用車を輸出する場合、あるいは恒久的に使用するためEU加盟国内で移動する場合、自動車登録税の払い戻しを行う。

3. 今後の予定

- ・ 本指令案は、2007年11月以降、欧州議会・欧州理事会で審議されておらず、継続審議扱いの状況。次回審議予定はなし。
- ・ 他方、未だ欧州の多くの国は自動車登録税を有するが(例：仏、伊など)、一方で、CO2排出量の要素を取り入れた税制が導入されている。(例：独、仏、伊、英など)

○ 「CO₂排出量規制法案 (Proposal for a Regulation of the European Council)」
(2007年12月)

【概要】

EUで販売される新車の平均CO₂排出量規制を2012年までに120g/km（自動車技術に対して130g/km）とすることを求めるもの。

【具体的内容】

- ① CO₂排出目標値120g/km（自動車技術に対して130g/km）が車両重量ごとに設定された。
- ② CO₂排出目標値を超えた場合に自動車メーカーに罰則規定（罰金規定）が設けられた。
- ③ 数社共同で目標値を達成しても良い。
- ④ 各国は新車についてのデータを集め、委員会に報告する義務を負う。
- ⑤ CO₂排出目標値を超えた場合、当該超えた数値分の罰金額に新車の販売台数を乗じて算出。

○ 上記法案に関して欧州議会とEU議長国（フランス）との間の妥協案が成立（2008年12月）

- ① CO₂排出上限の完全導入を2012年から2015年に先送り（2012年から段階実施）
- ② 2020年までに平均CO₂排出量を95グラムとする。
- ③ 超過罰金の引き下げ。

2003年『エネルギー製品と電力に対する課税に関する枠組みEC指令』

○2004年1月1日発効

○エネルギー製品、電力について最低税率を定めたもの

○動力用燃料(motor fuel)・暖房用燃料(heating fuel)以外の利用の場合、電気コストが製品コストの50%以上となる場合などは、本指令の対象外となる。

○加盟各国は、本指令を遵守する必要がある。指令に規定された範囲内※であれば免税・減税は可。

○税率例

〈動力用燃料（自動車燃料を含む）〉

単位ユーロ

	2004/1/1	2010/1/1		2004/1/1	2010/1/1
無鉛ガソリン	1L=0.421	1L=0.421	軽油	1L=0.302	1L=0.302
LPG	Kg=0.125	Kg=0.125	灯油	1L=0.302	1L=0.33

〈暖房用燃料・電気〉

単位ユーロ

	事業用	非事業用		事業用	非事業用
軽油	1L=0.021	1L=0.021	灯油	なし	なし
LPG	なし	なし	天然ガス	1Gj=0.15	1Gj=0.3
石炭・コークス	1Gj=0.15	1Gj=0.3	電気	1kWh=0.5	1kWh=1

※ 例えば、①発電用燃料・電気、②航空機・船舶燃料については、免税するものとされている。ただし、①については、環境政策目的の場合には、免税する必要はない。

また、エネルギー多消費産業に対しては、暖房用燃料や電気について減税を行うことができる。

本指令では、多くの移行措置や優遇措置が設定されている。また、移行措置にもかかわらず、最低税率の導入に困難がある加盟国は移行期間を2007年1月1日とすることができる。

〈移行措置の例〉

ドイツ 2006年12月31日まで、製造業で利用される暖房用燃料を減税

フランス 2009年1月まで、公共機関に使用するエネルギー製品及び電力に対して全面的又は部分的免除を適用



<ドイツ>

○2006年 エネルギー生産への課税に関する法案成立

・ 鉱油税を改正しエネルギー税に。新たに石炭・コークスが課税対象となった（発電用石炭は免税）

<フランス>

○2006年 EC指令に合致するフランス税制の制定を承認する財政修正法成立

○2007年1月～ 石炭税新設

<オランダ>

○2004年 一般燃料税のうち石炭を除く製品に係る税を、エネルギー規制税や物品税と統合（エネルギー税を新設）し、税率引上げ（発電用燃料は免税）

・ 電気に係るエネルギー規制税の課税対象となる電力使用量のシーリング※を引上げ

※シーリングを超える利用分について、エネルギー効率を改善することについて政府と協定を結んだ場合、免税

車体に対する課税の国際比較(自動車産業立地国)

項目	イギリス	フランス				
	自動車保有税	自動車登録税		社用自動車税	車軸税	
		加算税 ※2006年7月から 【対象：中古車】	割引・割増制度 ※2008年1月から 【対象：新車】			
1. 課税主体	国	州	州	州	国	
2. 課税根拠	道路維持に貢献すべきとの理由で創設され、その後環境保護的観点に加えられた。 (クレア調査2008)	—	—	—	道路の維持・管理に負担をかけているため (クレア調査2008)	
3. 課税標準	二酸化炭素排出量 (g/km)	エンジン出力 (kW)	①排出ガス基準 (EURO0~5)が適用される自動車 →二酸化炭素排出量 (g/km) ②①以外の自動車 →エンジン出力 (kW)	二酸化炭素 排出量 (g/km)	※2006年1月から 二酸化炭素排出量 (g/km)	車体重量
4. 税率	定額	州議会が自由に決定	①比例税率 (ユーロ/g) ②定額税率	定額	比例 (ユーロ/g)	定額
5. 用途	一般財源	—	環境・エネルギー庁の財源	—	一般財源	特定財源 (道路の補修)
6. 税収 (単位：円)	約7,000億円 (2006年)	約2,500億円 (2006年)		—	約1,500億円 (2006年)	約300億円 (2006年)
7. 全税収に占める割合	1.0%	0.25%		—	0.14%	0.03%

※税収は2006年の4月6日時点の円換算レート(1ユーロ=135円)で計算。

項目	ドイツ		イタリア			スウェーデン	(デンマーク)	
	自動車税		自動車県登録税	自動車税	地方自動車税	自動車税	自動車登録税	乗用車グリーン税
1. 課税主体	国		県	国	州	国	国	国
2. 課税根拠	贅沢品への課税という趣旨で創設され、その後環境対策という面が加わった。(クレア調査2008)		—	—	—	—	—	—
3. 課税標準	二酸化炭素排出量 (g/km)	①自家用の自動車及び二輪車 →排気量及び排出ガス基準 (EURO0~5) ②トラック、バス →重量及び排出ガス基準※ ²	自動車の種類及びエンジン出力 (kW)	排出ガス基準 (EURO0~5) 及びエンジン出力 (kW)	自動車の種類及び排気量	自動車の種別及び二酸化炭素排出量	自動車の取得価額 (DKK)	自動車の種類及び燃費基準 (km/リットル)
4. 税率	定額	比例 ① (ユーロ/cc) ② (ユーロ/kg)	定額	比例 (ユーロ/1kW)	—	比例 (SEK/g)	比例 (最大180%)	定額
5. 用途	一般財源		—	—	—	—	一般財源	一般財源
6. 税収 (単位: 円)	約1.2兆円		約1,700億 (2006年)	—	約7,000億 (2006年)	約1400億 (2006年)	約4400億 (2006年)	約1700億 (2006年)
7. 全税収に占める割合	0.98%		0.2%	—	0.83%	0.74%	2.94%	1.14%

※1 税収は4月6日時点の円換算レート (1ユーロ=135円) で計算。

※2 トラック・バスについて二酸化炭素排出量課税が行われているかどうか不明

ドイツにおける自動車税制度の見直し

○ 自動車税の課税標準の変更※

- ・ 排気量及び排出ガス基準（EUR00～5）から一部二酸化炭素排出量ベースに変更
- ・ 二酸化炭素排出量ベースは新車購入のみ適用（既販車は現行排気量ベースの課税のまま）
- ・ CO2排出量95g/km未満の自動車については非課税

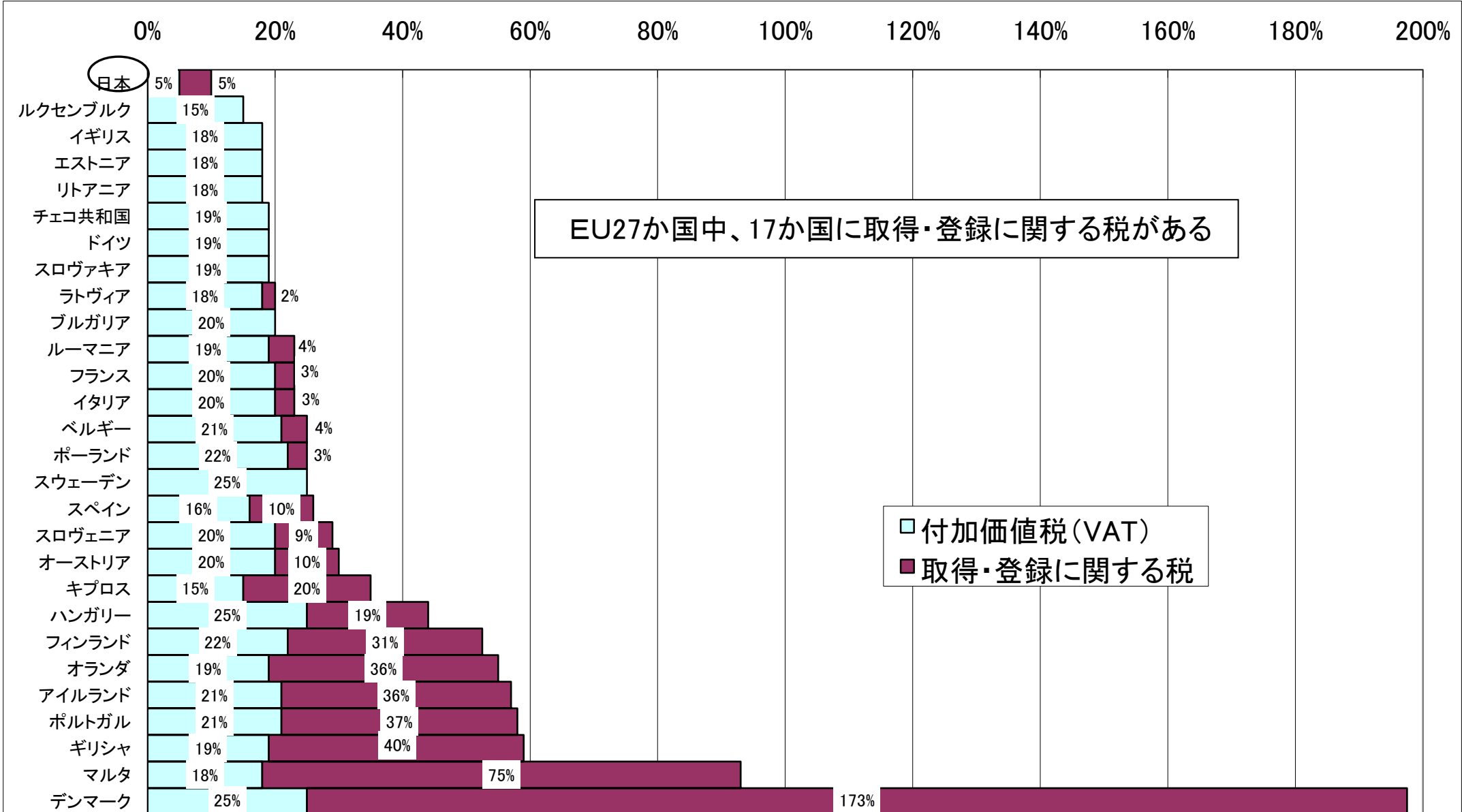
※ バス・トラックも対象になっているかどうかについては、要確認

※ 適用開始時期についても要確認

○ 自動車税の徴税権を州から連邦に変更

EU諸国における自動車の取得・登録に関する税率の比較

総排気量2000ccの自動車に係る税率の比較



出典：『Tax Guide 2008』（ACEA : the Association of European Automobile Manufacturers[ヨーロッパ自動車工業会]、2008）

道路特定財源の一般財源化等

道路特定財源の一般財源化等について(抄)

平成20年12月8日
政府・与党

本年5月の閣議決定「道路特定財源等に関する基本方針」等に基づき、以下の措置を講ずることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。

2. 道路特定財源制度の廃止

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、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第3条の規定を削除するとともに、地方税法などの所要の改正を行う。

また、特定財源制度を前提とし、社会資本整備事業特別会計に直入されている地方道路整備臨時交付金を廃止する。

6. 一般財源化に伴う関係税制の税率のあり方

道路特定財源の一般財源化に伴う関係税制の暫定税率分も含めた税率のあり方については、今後の税制抜本改革時に検討することとし、それまでの間、地球温暖化問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、現行の税率水準を原則維持する。ただし、納税者の理解、景気及び環境対策という観点から、自動車関係諸税の負担を時限的に軽減する。

地方道路特定財源の一般財源化の内容①

(軽油引取税、自動車取得税、地方道路譲与税、石油ガス譲与税、自動車重量譲与税)

論 点		現行制度の概要	一般財源化の内容
税の性格		<ul style="list-style-type: none"> ○ 軽油引取税・自動車取得税は、道路のための目的税として課税 (国税である地方道路税も道路のための目的税として課税) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 目的税から普通税に移行
用途制限	地方税	<ul style="list-style-type: none"> ○ 軽油引取税・自動車取得税は、「道路に関する費用に充てる」ものと用途を制限 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 用途制限を廃止
	譲与税	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地方道路譲与税・石油ガス譲与税・自動車重量譲与税は、「道路に関する費用に充てる」ものと用途を制限 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 用途制限を廃止 <p>(※ 地方道路譲与税は地方揮発油譲与税に名称を変更)</p>
課税の根拠・趣旨		<ul style="list-style-type: none"> ○ 軽油引取税・自動車取得税は、道路に関する費用に充てるため課税(受益者負担金的性格・道路損傷負担金的性格) (地方道路税は、地方の道路に関する費用に充てる財源を譲与するため課税) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに環境への配慮の必要性を考慮

地方道路特定財源の一般財源化の内容②

(軽油引取税、自動車取得税、地方道路譲与税、石油ガス譲与税、自動車重量譲与税)

論 点	現行制度の概要	一般財源化の内容
税率水準	<ul style="list-style-type: none"> ○ 主として地方の道路整備の必要性、状況を勘案して、本則税率に暫定上乘せ (消費抑制、環境保全等も勘案) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地球温暖化問題への国際的な取組み ○ 地方の道路整備の必要性 ○ 国・地方の厳しい財政状況 <p style="text-align: center;">⇒ 今後の税制抜本改革時までの間、 現行の税率水準を維持</p>
交付・譲与の基準	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路に関する需要に応じて配分 ※ 道路の延長、面積を基準に交付・譲与 (軽油引取税については、道路の面積を基準) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路等の行政サービスの供給に応じて配分 <p style="text-align: center;">⇒ 現行の基準を維持</p>
免税制度 (軽油引取税)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路使用に直接関連しないと認められるものについて課税を免除(地方税法本則) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 全ての使用が課税対象となるのが基本的な原則 ○ 石油化学製品の原料となる軽油については本則による措置 その他の軽油については附則による3年間の措置として存続

道路特定財源の一般財源化（平成20年度との比較）

（単位：億円）

税 目 等		21年度		20年度		備 考
			うち暫定上乗せ分		うち暫定上乗せ分	
地方税	軽油引取税	9,277	4,942	9,914	5,281	
	自動車取得税	2,533	835	4,024	1,309	自動車取得税の時限的な負担軽減措置による約1,100億円の減収
地方譲与税	地方揮発油譲与税 （地方揮発油税の収入額の全額）	2,812	433	2,998	461	平成20年度は地方道路譲与税（地方道路税の収入額の全額）
	石油ガス譲与税 （石油ガス税の収入額の1/2）	133	—	140	—	
	自動車重量譲与税 （自動車重量税の収入額の1/3）	3,300	1,845	3,601	2,013	自動車重量税の時限的な負担軽減措置による約1,000億円の減収に伴い、約300億円の減収
合 計		18,055	8,055	20,677	9,064	

※ 政令市には、政令市が国・県道を管理していることから、都道府県分の一部が交付・譲与されている。軽油引取税については国・県道管理分（政令市特例分）の道路の面積、自動車取得税、地方揮発油譲与税及び石油ガス譲与税については国・県道管理分（政令市特例分）の道路の延長及び面積に応じて配分されている。

（注1）平成21年度以降、道路特定財源は一般財源化されるため、平成21年度分の税及び譲与税は道路特定財源ではない。

（注2）地方揮発油譲与税には、地方道路譲与税を含む。

（注3）計数は、平成21年度予算・地方財政計画ベースであり、整理の結果、異動を生ずることがある。

（注4）交付・譲与の基準における道路は、都道府県分は一般国道・高速自動車国道・都道府県道、市町村分は市町村道を指し、基準日は前年の4月1日現在である。

（注5）交付・譲与の基準については、道路の種類、幅員による道路の種別等による補正が行われている。

軽油引取税の概要

項目	内容
1. 課税主体	都道府県
2. 課税客体	元売業者又は特約業者からの軽油の引取りで、当該軽油の現実の納入を伴うもの
3. 納税義務者	元売業者又は特約業者から現実の納入を伴う軽油の引取りを行う者
4. 課税標準	軽油の数量
5. 税率	一定の税率 1キロリットルにつき32,100円（H30.3.31まで：本則15,000円）
6. 交付金	指定市を包括する都道府県は、軽油引取税の税収の90%を、その都道府県及び指定市がそれぞれ管理する一般国道及び都道府県道の面積等に基づいてあん分し、指定市に交付
7. 税収	9,277億円（平成21年度地方財政計画ベース）
8. 沿革	昭和31年 創設（昭和32年、34年、36年、39年に税率引上げ） 昭和51年 特例税率を導入（昭和54年、平成5年に税率引上げ） 平成21年 目的税から普通税に移行

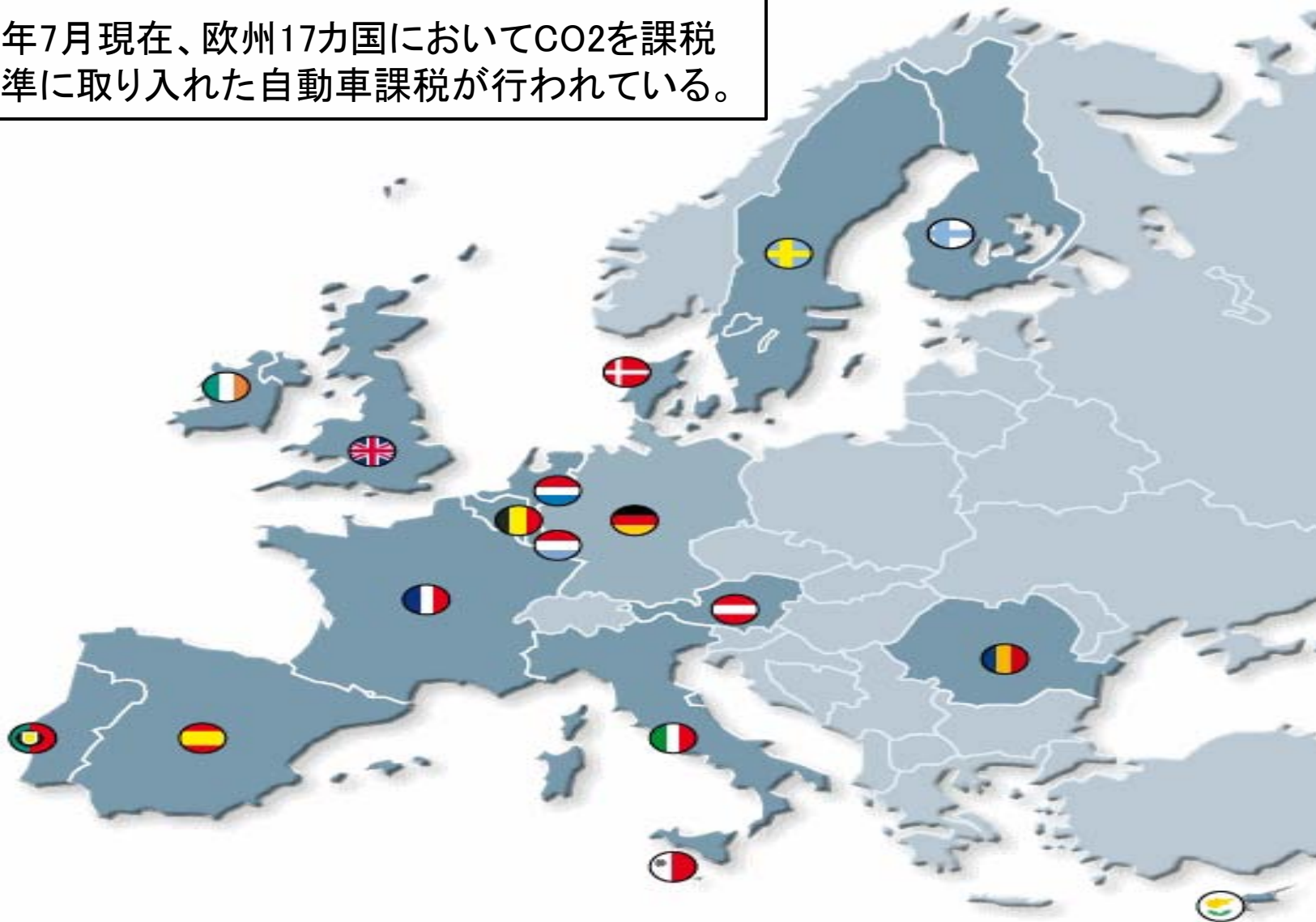
第2回研究会 資料1

資料1

(EUにおけるCO₂基準による課税の状況)

欧州におけるCO2 を課税の基準に取り入れた自動車課税の状況

2009年7月現在、欧州17カ国においてCO2を課税の基準に取り入れた自動車課税が行われている。



各国のCO2を基準とした課税の状況

	取得課税	保有課税	概要
オーストリア	○		1. 石油燃料税は自動車の最初の登録時に課税される。 (ガソリン車) 取得価格×(3リットルあたりの燃料消費量)の2% (ディーゼル車) 取得価格×(2リットルあたりの燃料消費量)の2% 2. Bonus-malus(重課軽課)システムで、CO2排出量が<120g/kmの自動車は最大300ユーロの軽減。>180g/km(2010/1/1から160g/km)の自動車は180g/kmを超過するg/km毎に25ユーロの加算。石油を使わない自動車は最大500ユーロの軽減。 3. 5mg/kmの粒状物質(PM)を排出するディーゼル車は最大300ユーロの加算。逆に、<5mg/kmの粒子状物質や<80g/kmのNOxの排出をするディーゼル車は、最大200ユーロの軽減。(1kmあたり<60mg/km未満のNOx排出をするガソリン車にも適用)。
ベルギー			CO2排出量が<115g/kmの自動車を購入した個人に対し、個人所得税における所得控除。 (<105g/kmの自動車) 取得価格の15%(上限4540ユーロ) (105~115g/kmの自動車) 取得価格の3%(上限850ユーロ)
		○	社用車税(CO2排出量ベース課税)
	○		ワロン地域では<145g/kmの排出量の新車が軽課(<105g/kmの自動車は最大1000ユーロ)され、>195g/kmの排出量の場合は重課(>225g/kmの自動車は最大1000ユーロ)。
キプロス	○		登録税(取得価格に基づく課税) CO2排出量に応じ、税率を調整。(<120g/kmの自動車の税率は30%減少し、>250g/kmの自動車の税率は20%増加)
		○	道路税(排気量ベース課税) CO2排出量に応じ、<150g/kmの自動車につき税額を15%減少。
デンマーク	○		登録税(取得価格に基づく課税) 1リットル当たりの走行可能距離がそれぞれ>16km(ガソリン車)、>18km(ディーゼル車)の場合に4000DKKの軽減。1リットル当たりの走行可能距離がそれぞれ<16km(ガソリン車)、<18km(ディーゼル車)の場合に1000DKKの重課。
		○	道路税(燃費ベース課税) (ガソリン車) 520DKK(>20km/リットル性能の自動車)~18,460DKK(<4.5km/リットル性能の自動車) (ディーゼル車) 160DKK(>32.1km/リットル性能の自動車)~25,060DKK(<5.1km/リットル性能の自動車)
フィンランド	○		登録税(取得価格に基づく課税) CO2排出量に応じ、12.2%(<60g/km)~48.8%(>360g/km)。税体系は完全にproportional。
		○	道路税(現在、従量課税→2010年からCO2排出量ベース課税) (税額) 20ユーロ~605ユーロ。
フランス	○		1. CO2排出量に基づくBonus-malus(重課軽課)システムにより、最大5,000ユーロのボーナス(<60g/km)、>160g/kmの場合は重課され、最大2,600ユーロの重課(>250g/kmの場合)。
		○	2. 社用車税(CO2排出量ベース課税) (税額) 2ユーロ(<100g/kmの自動車)~19ユーロ(>250g/kmの自動車)

ドイツ	○	1. 自動車税につき、2009年7月からCO2排出量と排気量を併用した課税に移行。 (CO2排出量ベース課税) 2ユーロ/g/km (排気量ベース課税) ガソリン車 2ユーロ/100cc ディーゼル車 9.5ユーロ/100cc 2. <120g/kmの自動車は免税(2012~13は110g/km、2014~は95g/km)
アイルランド	○	登録税(取得価格に基づく課税) CO2排出量に応じ、14%(<120 g/km)~36%(>225 g/km)。ハイブリッドやフレキシブル燃料車は上限 2,500ユーロの軽減。
	○	道路税(CO2排出量ベース課税) (税額) 104ユーロ(<120 g/km) ~ 2,100ユーロ(>225 g/km)。
マルタ	○	2009年より、登録税をCO2排出量に応じた課税に変更。
ルクセンブルグ	○	自動車税(CO2排出量ベース課税) (ディーゼル車以外) $0.6 \times \text{CO2排出量(g/km)}$ (ディーゼル車) $0.9 \times \text{CO2排出量(g/km)}$ * 指数については、10g/kmごとに0.1ずつ上昇。
オランダ	○	登録税(取得価格に基づく課税) 燃費によって、重課軽減が行われる。通常よりも20%燃費の良い車は、最大1,400ユーロのボーナス、通常よりも30%燃費の悪い車は最大1,600ユーロのペナルティ。ハイブリッド車は最大6,400ユーロのボーナス。<95g/km(ディーゼル車)、<110g/km(ディーゼル車以外)は、登録税の課税免除。>250g/km(ガソリン車)、>170g/km(ディーゼル車)は、超過するg/kmあたり125ユーロの重課。
	○	自動車税についても、<110g/km(ガソリン車)、<95g/km(ディーゼル車)は軽課。
ポルトガル	○	登録税(排気量ベースとCO2排出量ベースの併用) このうち、CO2排出量ベース部分の計算式は、 (ガソリン車) $3.5 \text{ユーロ} \times \text{g/km} - 329 (<115\text{g/km}) \sim 125 \text{ユーロ} \times \text{g/km} - 20,766 (>205\text{g/km})$ (ディーゼル車) $10 \text{ユーロ} \times \text{g/km} - 730 (<95\text{g/km}) \sim 168 \text{ユーロ} \times \text{g/km} - 21,610 (>170\text{g/km})$
ルーマニア	○	特別汚染税(登録税)は、CO2排出量、排気量及びEURO基準に基づいた課税。
スペイン	○	登録税(取得価格に基づく課税) CO2排出量に応じ、税率は、0%(<120g/km)~14.75%(>200g/km)。
スウェーデン	○	自動車税(EURO4適合車についてはCO2排出量ベースの課税) (基本税額) SEK360+SEK15/g/km(>100g/kmの場合) ディーゼル車の場合、3.15または3.3を当該額に乗じて得た額が税額。 * なお、代替エネルギー車は、SEK10 /g/km(>100g/kmの場合)
イギリス	○	自動車税(CO2排出量ベース課税) (税額) 0ポンド(<100g/km)~400ポンド(ガソリン車、ディーゼル車)、385ポンド(代替エネルギー車)(>255g/km)
	○	社用車税(簿価に基づく課税) CO2排出量に応じ、10%(<120g/km)~35%(>235g/km) ディーゼル車には3%の付加税(最大35%)

MOTOR VEHICLE TAXATION : EU SUMMARY

Taxes on Acquisition

Country	VAT	Registration Tax
Austria	20%	Based on fuel consumption Maximum 16% + bonus/malus
Belgium	21%	Based on cc + age
Bulgaria	20%	None
Cyprus	15%	Based on cc + CO2
Czech Republic	19%	None
Germany	19%	None
Denmark	25%	105% up to DKK 79,000 180% on the remainder
Estonia	18%	None
Spain	16%	Based on CO2 emissions From 0% (up to 120g/km) to 14.75% (above 200g/km)
Finland	22%	Based on price + CO2 emissions Tax % = 4.88 + (0.122 x CO2) Min. 12.2%, max. 48.8 %
France	19.6%	Based on CO2 emissions From € 200 (161 to 165g/km) to € 2,600 (above 250g/km)
Greece	19%	Based on cc + emissions 5% - 50%
Hungary	25%	Based on emissions
Ireland	21.5%	Based on CO2 emissions max. 36%
Italy	20%	IPT + PRA + MCTC
Lithuania	19%	None
Luxembourg	15%	None
Latvia	21%	€ 373
Malta	18%	Based on price, CO2 emissions, vehicle length
The Netherlands	19%	Based on price + CO2 emissions 40% - € 1,394 (petrol) 40% + € 290 (diesel)
Poland	22%	Based on cc 3.1% - 18.6%
Portugal	20%	Based on cc + CO2 emissions
Romania	19%	Based on cc + emissions + CO2
Sweden	25%	None
Slovenia	20%	Based on price 1% - 13%
Slovakia	19%	None
United Kingdom	15%	None

Taxes on ownership

Country	Passenger Cars	Commercial Vehicles
Austria	Kilowatt	weight
Belgium	Cylinder capacity	weight, axles
Bulgaria	Kilowatt	Weight, axles
Cyprus	Cylinder capacity, CO2 emissions	NA
Czech Republic	None	Weight, axles
Germany	Cylinder capacity, exhaust emissions CO2 emissions (as from July 2009)	Weight, exhaust emissions, noise
Denmark	Fuel consumption, weight	Weight
Estonia	None	Weight, axles suspension
Spain	Horsepower	Payload
Finland	Time fuel, weight	Weight, axles
France	None	Weight, axles, suspension
Greece	Cylinder capacity	Payload
Hungary	Weight	Weight
Ireland	CO2 emissions	Weight
Italy	Kilowatt, exhaust emissions	Payload, axles, weight
Lithuania	None	NA
Luxembourg	CO2 emissions	Weight, axles
Latvia	Weight	Weight
Malta	Cylinder capacity	NA
The Netherlands	Weight, province	Weight
Poland	None	Weight (below 3.5 t)
Portugal	Cylinder capacity, CO2 emissions	Weight, axles, suspension
Romania	Cylinder capacity	Weight, axles
Sweden	CO2 emissions, weight	Weight, axles, exhaust emissions
Slovenia	None	NA
Slovakia	None	Weight, axles
United Kingdom	CO2 emissions/ cylinder capacity	Weight, axles, exhaust emissions

NA : not available

Fiscal Income from Motor Vehicles in the EU (*)

	AT € bn 2006	BE € bn 2004	DK DKK bn 2008	DE € bn 2007	ES € bn 2007	FR € bn 2007	GR € bn 2007	IE € bn 2005	IT € bn 2007	NL € bn 2007	PT € bn 2006	FI € bn 2007	SE SEK bn 2008	UK £ bn 2007
Purchase or transfer														
1. VAT on vehicles, servicing/repair parts, tyres	2.510	4.291	N.A.	26.800	6.497	13.458	N.A.	0.058	19.560	2.643	1.200	1.219	15.000	12.83
New vehicle sales		1.176		19.200	4.027	7.617	0.742			0.820				
Second-hand vehicle sales		0.074		2.100	0.071	0.627	0.115			0.089				
Services and repair + tyres		1.416		4.200		5.215				1.573				
Accessories and spare parts		0.865		1.300	2.399	-	0.180							
2. Fuels & Lubricants	5.523	5.765	15.000	39.930	18.601	33.673	2.820	2.339	33.370	6.943	3.700	3.314	50.000	24.51
3. Sales & registration taxes	0.530	0.319	24.300		1.761	1.891	0.997	1.712	1.320	0.797	1.175	1.412		
Annual ownership taxes	1.510	1.463	9.627	8.900	2.412	1.109	0.819	0.802	6.210	2.766	0.080	0.585	11.850	5.38
Driving license fees		0.007		0.008	0.099	-								0.07
Insurance taxes	0.320	0.449	2.096	3.520	0.752	3.900			4.550			0.272	3.350	
Tolls	1.300		0.413			8.838	N.A.	0.039	1.180					
Customs duties		0.093		0.480		-					0.125			
Other taxes	0.570	0.520		0.290	0.391	1.163	N.A.	0.136	4.240	1.788	0.090		7.250	3.71
TOTAL	12.263	12.148	50.871	80.000	30.513	64.033	5.673	5.086	70.430	17.419	6.370	6.802	87.450	46.5
EURO	12.3	12.1	6.7	80.0	30.5	64.0	5.7	5.1	70.4	17.4	6.4	6.8	7.9	52.6
GRAND TOTAL = € 378 BN														

(*) No data are available for other EU Member States

各国の廃車代替特例の状況

国	インセンティブ	廃車する 自動車の車齢	条件	期間
オーストリア	1,500ユーロ (約19.5万円)	13年超	<ul style="list-style-type: none"> ・ 少なくともEURO4に適合する新車を購入。 ・ ディーラーがインセンティブの50%を負担。 ・ 総額 4500万ユーロ。 	2009.4.1～12.31.2009
フランス	1,000ユーロ (約13万円)	10年超	<ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量が160g/km以下の新車を購入。 ・ 小型営業車には、CO2要件なし。 ・ 総額 2.2億ユーロ程度を想定。 	2008.12.4～ 2009.12.31
ドイツ	2,500ユーロ (約32.5万円)	9年超	<ul style="list-style-type: none"> ・ 少なくともEURO4に適合する新車を購入。 ・ 中古車の購入の場合は、車齢が1年以内。 ・ 総額 15億ユーロ(60万台)。 	2009.1.14～ 2009.12.31
イタリア	1,500～5,000ユーロ (自動車) 2,500～6,500ユーロ (LCV)	9年超	<ul style="list-style-type: none"> ・ EURO4+CO2排出量が130g/km(ディーゼル)/140g/km(ガソリン) ・ CNG車の取得特例(1,500ユーロ)、電気又は水素自動車(CO2排出量120g/kmを達成すれば3,000ユーロ、120g/km未満の場合は3,500ユーロに増額)と自動車に対する買換え特例(1,500ユーロ)は重複適用可能。 ・ LPG車の取得特例(1,500ユーロ。当該特例はCO2排出量120g/km未満の場合は2,000ユーロに増額)と買換え特例は重複適用可能。 ・ LCVの買換え特例(2,500ユーロ)はCNGを動力源とするLCVの取得特例(4,000ユーロ)と重複適用可能。 ・ LPG、電気又は水素を動力源とするLCVの取得特例(1,500ユーロ。CO2排出量120g/km未満の場合は2,000ユーロに増額)と買換え特例は重複適用可能。 	2009.2.7～2009.12.31 (2010.3.31まで登録)
ポルトガル	1,000ユーロ 1,250ユーロ	10年超 15年超	<ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量が140g/km以下の新車を購入。 	2009.1.1～2009.12.31

ルーマニア	約900ユーロ	10年超	<ul style="list-style-type: none"> 適用対象は6万台を上限。 	2009.2.1～2009.12.31
スペイン	10,000ユーロまで 無利子貸付け	10年超又は 25万km走行	<ul style="list-style-type: none"> 3万ユーロまでの新車購入。 CO2排出量が140g/km以下の新車を購入。 CO2排出量が160g/km以下の小型営業車を購入。 車齢15年超の自動車を廃車する場合、5年以内の中古車の購入にも適用。 	2008.12.1～2010.10.1
ルクセンブルグ	1,500～1,750ユーロ	10年超	<ul style="list-style-type: none"> CO2排出量が120g/km以下の新車を購入(ディーゼル車はさらにPMが5mg以下が要件)した場合1,750ユーロ。 CO2排出量が150g/km以下の新車を購入した場合1,500ユーロ。 	2009.1.22～10.1.2010
キプロス	675～1,700ユーロ	15年超	<ul style="list-style-type: none"> 単なる廃車は675ユーロ。 燃費が7ℓ/100km以下の新車購入の場合は、1,280ユーロ。5ℓ/100km以下の場合は、1,700ユーロ。 	実施中
スロバキア	1,000～1,500ユーロ 1,000ユーロ	10年超	<ul style="list-style-type: none"> 2.5万ユーロまでの新車購入。 ディーラーが負担しない場合、1000ユーロ、ディーラーが500ユーロを負担する場合1,500ユーロ(併せて2,000ユーロ)の買換え特例。 4月からは、ディーラーが1,000ユーロ負担する場合は1,000ユーロ(併せて2,000ユーロ)の買換え特例(この場合も、2.5万ユーロまでの新車購入に限る)。 	2009.3.9～2009.3.25 2009.4.6～2009.12.31
オランダ	導入は決定したが制度詳細を検討中			2009～2010

ACEA(欧州自動車工業会)資料より

自動車課税に係る欧州委員会2005年指令案の現状

1. 欧州委員会2005年指令案の概要

- ① 自動車課税の一定割合(2008年末まで25%、2010年末まで50%)を、CO2排出量の要素を取り入れた課税とする。
- ② 2015年までに登録課税registration taxを廃止する(保有課税annual circulation taxを同額程度増収するなどにより、税込中立を確保)。

など

2. 当該指令案の現状

- 2007年11月以降、議論されていない。
- 当該指令案は、取り下げwithdrawalされてはいないものの、指令として成立する可能性はほとんどないと考えられている。(欧州議会、欧州委員会担当より聞き取り)

(理由)

- 税制は各国の主権に関わるもので、加盟国はDirectiveにネガティブであること。
- 特に、自動車課税はcommon marketの問題ではなく、Directiveになじまないとの指摘があったこと。
- 登録課税保有国にとっては登録課税の廃止は受け入れられなかったこと。
- CO2課税による急激な税込変化の懸念があったこと。

など

税制は各国主権に関わり動かないため、欧州委員会は、税制のハーモナイゼーションからCO2規制へ、力点をシフトする傾向。

自動車課税における課税ベースの併用についてのコメント

(CO2排出量を基準とした課税の導入後も、)課税ベースとして、CO2ベースとその他のベース(排気量cylinder capacityなど)を併用すべきである。2005年の指令案において自動車課税の50%についてCO2基準を採用すべきと盛り込まれたのは、自動車関係税には、財産税的な考え、道路損傷負担金的考え、駐車場整備など一定の費用に充てるべき、などがあり、そういった部分を自動車課税に残すべき、との考え方に基づく。

ドイツの新しい制度において、CO2ベースと排気量cylinder capacityベースを併用していることは、このような考え方からはfair combinationであると評価している。

(欧州委員会環境総局担当者より聞き取り)

登録課税についてのコメント

登録課税registration taxは、①基本的には走行距離等に基づかない課税であり、二重課税の問題もあるので、将来的にはVATや燃料課税の中で課税すべきとの考え方がある一方、②登録課税は購入時の負担であるため、その額を動かすことによって購入者の(環境性能の良い自動車への)選択に影響を及ぼすのに有効、との考え方もある。しかし、デンマークなどの非常に高額な登録課税は、課税前価格pre-tax priceを大きく歪めている。

(欧州委員会環境総局担当者より聞き取り)

登録課税は、自動車業界から見れば廃止すべきものであり、小売価格の引き上げ要素である。もっとも登録課税には歴史的経緯、税収確保の問題もあり、なかなか廃止できるものでないことも事実。

(欧州自工会ACEA担当局長より聞き取り)

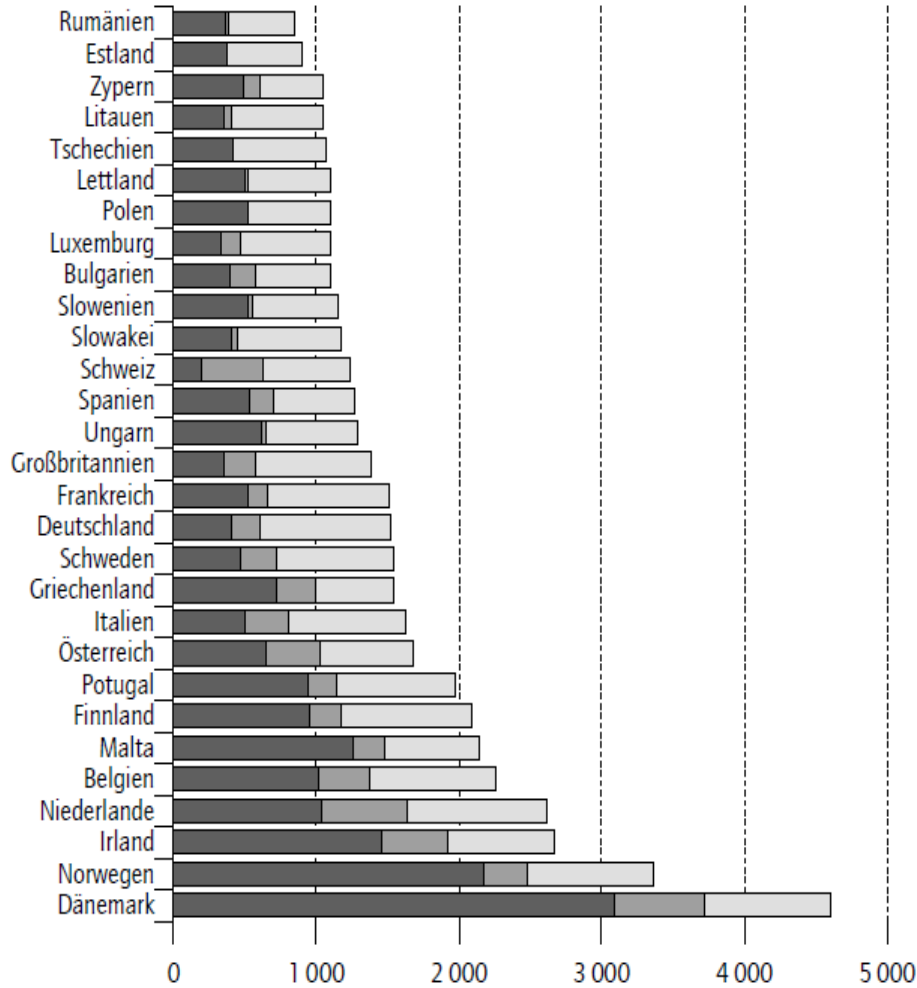
ドイツに登録課税がない理由としては、燃料課税が十分高いことが挙げられる。ガソリン税は、日本では1リットル40セントくらいだが、ドイツでは(66セントくらいと)かなり高い。ドイツの燃料課税とのギャップを日本では自動車取得税で吸収しているのではないか。

(ドイツ自工会VDAベルリン所長より聞き取り)

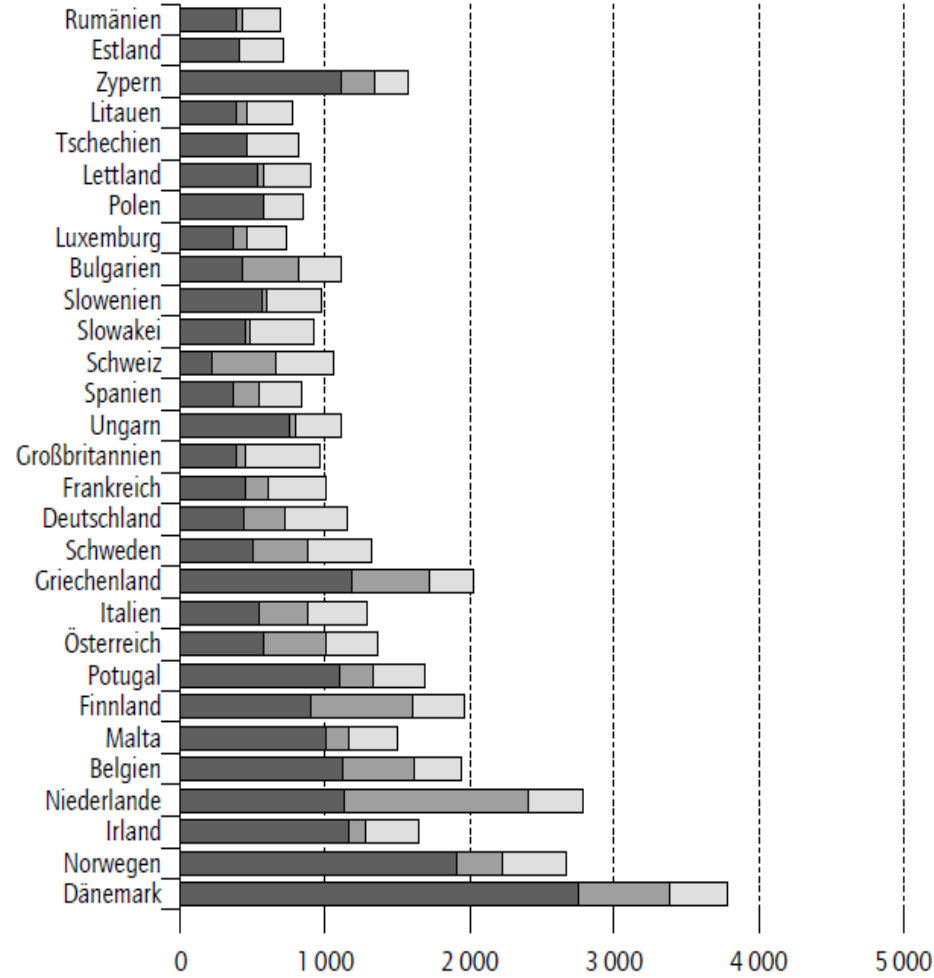
欧州における自動車に係る税負担(取得、保有、走行段階/年間)

In Euro/Jahr

Golf 1.6 mit Ottomotor (VWゴルフ1600cc ガソリン車)



Golf 2.0 TDI mit Dieselmotor (VWゴルフ2000cc ディーゼル車)



- 1) 15,000km/年走行、ガソリン車は7.1 $\frac{\text{€}}{100\text{km}}$ 、ディーゼル車は4.5 $\frac{\text{€}}{100\text{km}}$ を前提。
- 2) 新車登録された自動車について、1年間の税負担を計算。

DIW Wochenbericht 2009.7.1号

“CO2-Besteuerung von Pkws in Europa auf dem Vormarsch” より



(取得、登録段階)

(保有段階)

(走行段階)

各国におけるVWゴルフ1.6(ガソリン)の租税等負担

(ユーロ)

	租税等負担総額	登録税/料	付加価値税	自動車税	保険料	燃料税	燃料に係る 付加価値税	うちCO2課税
オーストリア	1,690	210	440	340	50	470	190	200
ベルギー	2,260	590	430	240	110	660	230	560
キプロス	1,050	210	280	100	20	320	120	50
ドイツ	1,520	10	400	120	80	700	220	90
デンマーク	4,600	2,650	440	410	230	600	280	1,420
スペイン	1,270	210	310	140	40	420	140	190
フランス	1,510	110	410	0	140	650	210	110
フィンランド	2,090	560	400	130	90	670	240	560
イギリス	1,390	10	350	200	20	630	180	200
アイルランド	2,670	1,040	430	450	10	540	210	1,480
ルクセンブルク	1,110	30	300	120	20	490	150	120
マルタ	2,140	910	350	180	40	490	170	860
ノルウェー	3,360	1,590	580	310	0	610	270	640
オランダ	2,620	670	380	560	30	750	230	680
ポルトガル	1,980	540	400	140	60	620	220	340
ルーマニア	840	10	350	10	10	320	140	10
スウェーデン	1,540	0	470	130	130	560	250	90

- 1) 15,000km/年走行し、燃費は7.1ℓ/100kmと仮定。
- 2) 新車登録された自動車について、1年間の税負担を計算。
- 3) CO2基準による課税を導入している加盟国のみ。

DIW Wochenbericht 2009.7.1号
 “CO2-Besteuerung von Pkws in Europa auf dem Vormarsch” より

各国におけるVWゴルフ2.0(ディーゼル)の租税等負担

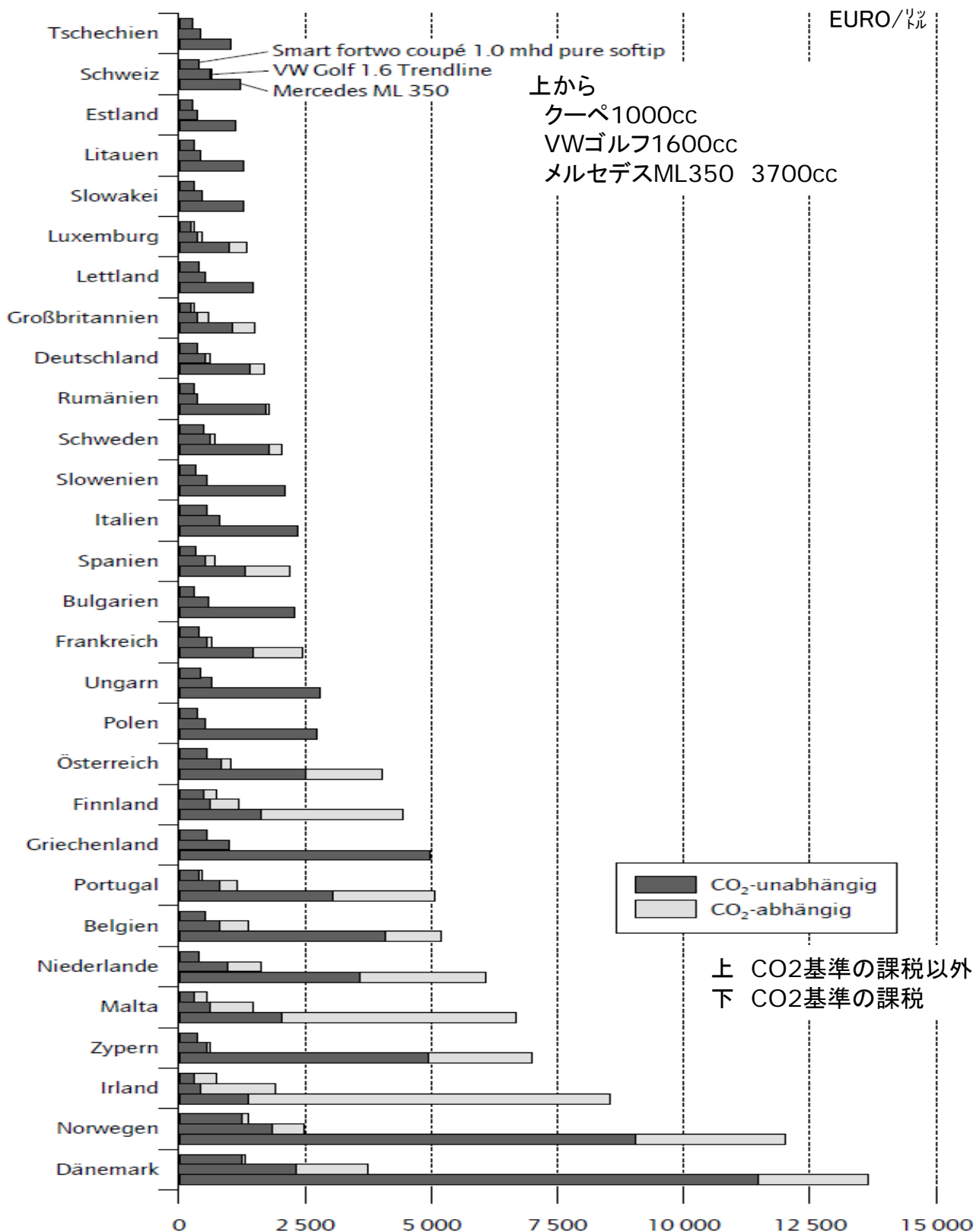
(ユーロ)

	租税等負担総額	登録税/料	付加価値税	自動車税	保険料	燃料税	燃料に係る 付加価値税	うちCO2課税
オーストリア	1,360	110	460	380	50	250	110	90
ベルギー	1,950	660	460	370	130	210	110	530
キプロス	1,580	800	310	200	30	170	70	0
ドイツ	1,160	10	430	190	90	320	110	0
デンマーク	3,780	2,280	480	350	280	260	140	1,200
スペイン	830	20	340	140	50	200	80	0
フランス	1,010	0	440	0	160	290	110	0
フィンランド	1,960	470	430	590	110	250	120	470
イギリス	970	10	380	40	20	400	120	40
アイルランド	1,640	700	460	100	10	250	120	800
ルクセンブルク	730	30	330	70	20	200	70	80
マルタ	1,500	630	380	110	50	240	100	490
ノルウェー	2,670	1,300	620	310	0	270	170	230
オランダ	2,780	720	410	1,230	40	280	100	940
ポルトガル	1,690	660	440	160	70	250	110	240
ルーマニア	690	10	380	30	10	170	90	0
スウェーデン	1,320	0	510	220	160	310	140	100

- 1) 15,000km/年走行し、燃費は4.5ℓ/100kmと仮定。
- 2) 新車登録された自動車について、1年間の税負担を計算。
- 3) CO2基準による課税を導入している加盟国のみ。

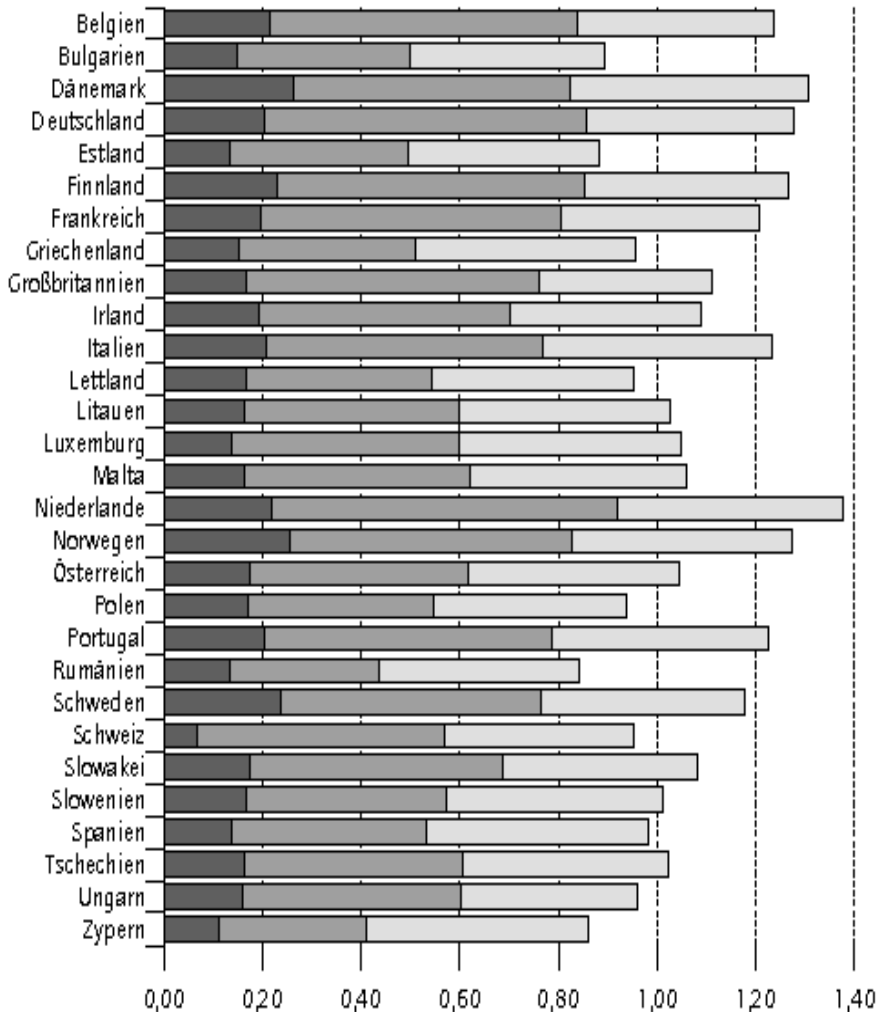
DIW Wochenbericht 2009.7.1号
“CO2-Besteuerung von Pkws in Europa auf dem Vormarsch” より

3タイプのガソリン車に係るCO2課税比較(自動車課税)

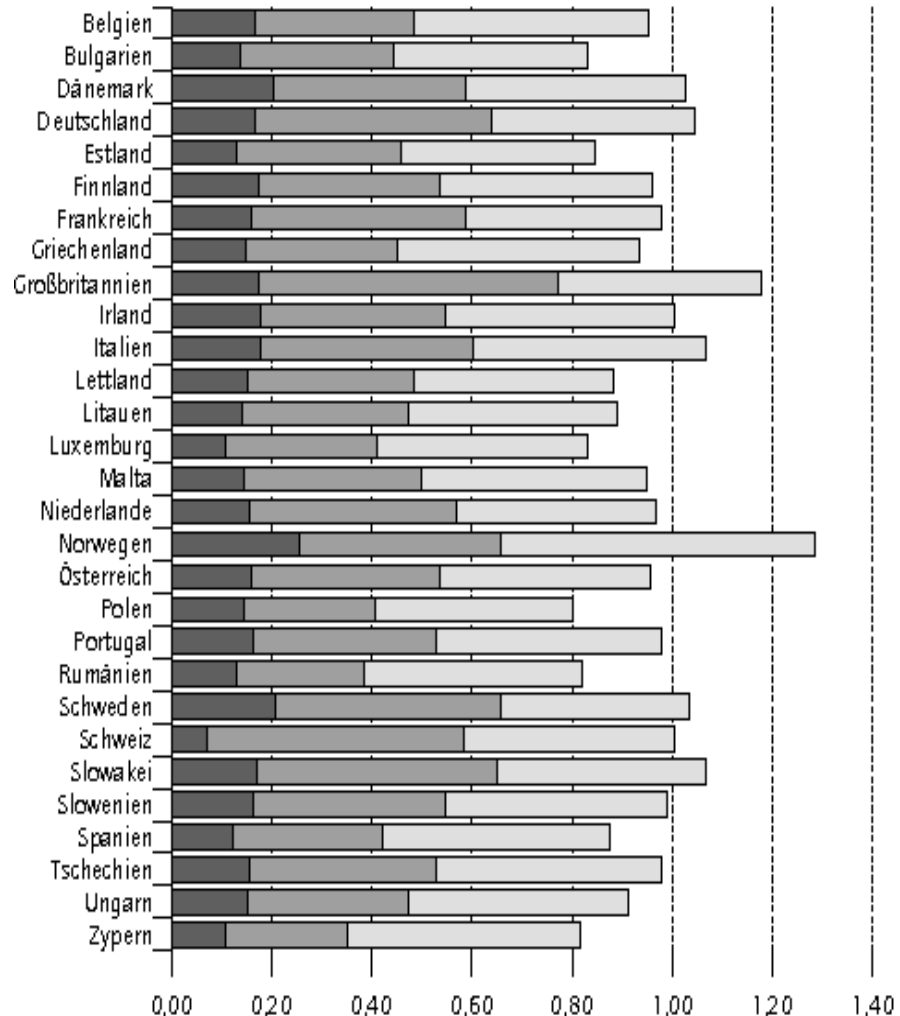


欧州における燃料価格(税込み)

(ガソリン車)



(ディーゼル車)



EURO/liter



欧州と日本の燃料課税

EXCISE DUTIES ON FUELS IN €/1,000 LITRES

SOURCE: European Commission

	AT	BE	BG	CY	CZ	DE	DK	EE	EL	ES	FI	FR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK	EU RATES MINIMUM
Unleaded Petrol	442	592	350	299	483	655	561	359	359	360	627	607	448	509	564	434	462	379	459	701	488	583	336	568	403	515	661	359
Diesel	347	318	307	245	406	470	382	330	302	302	364	428	368	368	423	330	302	330	352	413	339	364	284	446	383	481	661	302

ACEA(欧州自動車工業会)ホームページより

(日本の燃料課税)

ガソリン税 53.8円/リットル (413.8ユーロ/1000リットル)
 (揮発油税48.6円/リットル、地方揮発油税5.2円/リットル)

軽油引取税 32.1円/リットル (246.9ユーロ/1000リットル)

*1ユーロ=130円として計算

日本における燃料課税の水準は、ガソリン税はドイツ、フランスなどの先進諸国と比較しても低いレベルであり、また、軽油引取税は、EUの最低税率をも下回るかなり低いレベルでの課税となっている。

燃料課税とCO2課税の関係

燃料課税の課税方法は各国で大きく異なっているが、CO2とenergy contentの二つの面からの課税を行うべきもの。2007年のgreen paperでも指摘している。

(欧州委員会環境総局担当者より聞き取り)

In order to represent an effective and uniform incentive towards efficient energy consumption, without creating distortions between energy products, **all fuels should be taxed in the first place in uniform way according to their energy content**, developing further the approach already existing in the heating fuel area and for electricity. In addition, taking into account the fact that the emissions generated during combustion differ from one fuel to another, **taxation could in the second place reflect the environmental aspect of energy (by differentiating between greenhouse gas and non-greenhouse gas emission)**. Such an approach would allow for a more automatic and straightforward tax differentiation in favor of more environmentally-friendly energy sources, notably renewables, as compared to what is the current situation. Amongst other function energy taxation would explicitly recognize the environmental and security of supply benefits of renewables.

(Green Paper on market-based instruments for environment and related policy purposes, SEC(2007) 388)

第2回研究会 資料2

資料2

(EUにおけるCO₂排出規制)

EUのCO2排出規制法成立までの流れ

自動車(新車/乗用車)からのCO2排出量に係る規制法案について、2008年12月に、欧州議会及び理事会における合意が成立し、2009年4月に規制法Regulation (EC) No443/2009 of the European Parliament and of the Councilが成立。

(これまでの主な流れ)

1998 ACEAが2008年までに新車の平均CO2排出量を140g/kmとする自主的協定 voluntary agreementを締結。

2007.12 欧州委員会が、自動車(新車/乗用車)CO2排出量に係る規制法案を提案。

2008年目標の、ACEAの自主的協定は結局達成できず。

- 市場が大型車を求める傾向であったこと
- 歩行者安全保護などのその他の規制の存在

+15g/kmの影響

2008.9 欧州委員会産業/エネルギー委員会で意見採択

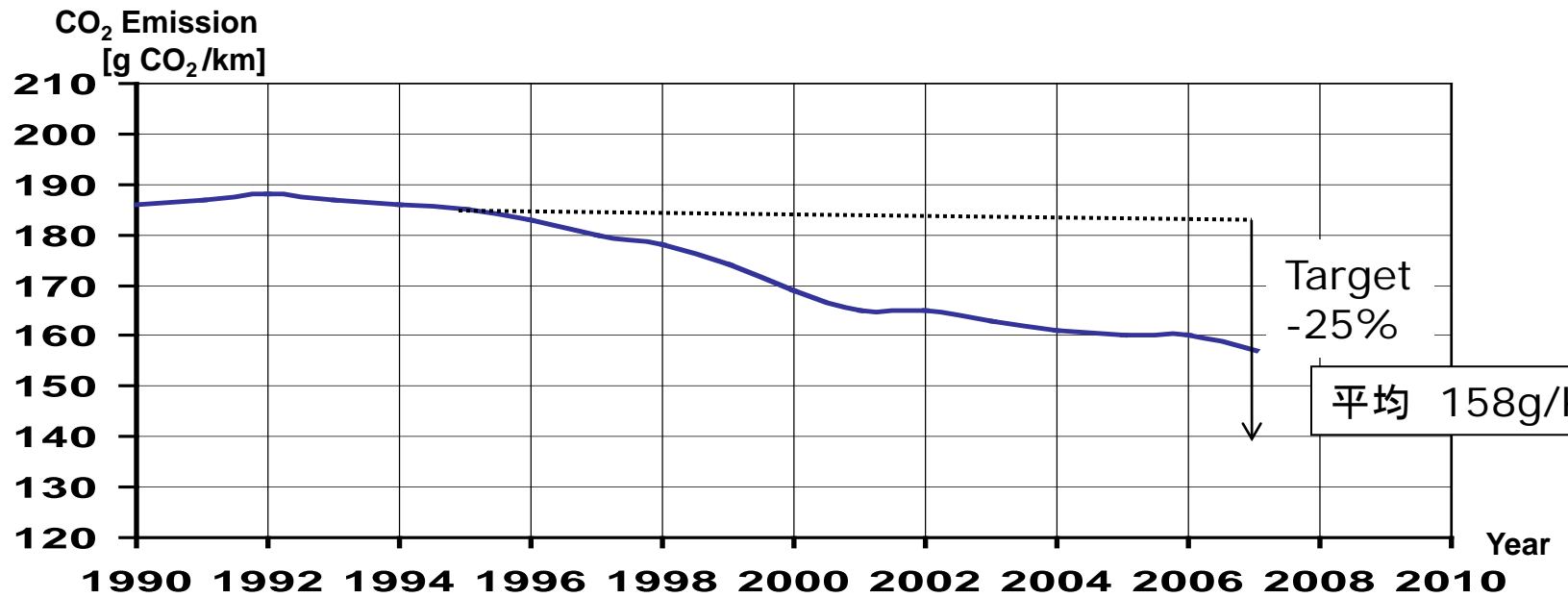
2008.9 欧州議会環境委員会にて採択

2008.12 欧州理事会Council及び欧州議会Parliamentにおいて非公式合意の成立

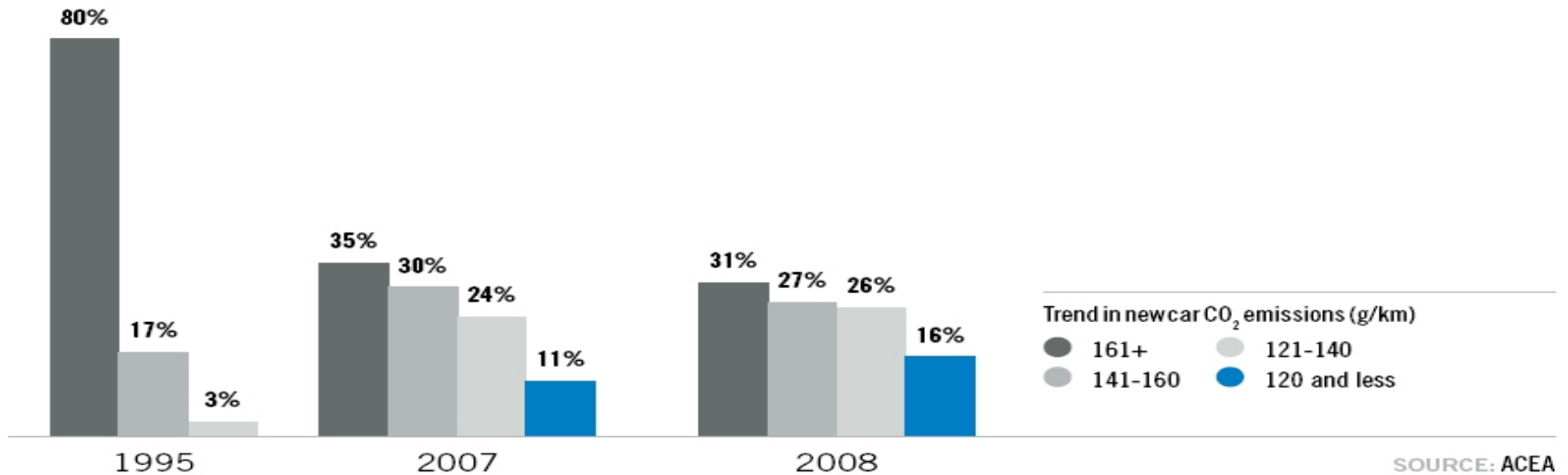
2009.4 CO2排出量規制法が成立

2010.1 発効

CO2排出量の状況 (ACEA資料による)



IMPORTANT PROGRESS IN FUEL EFFICIENCY



EUのCO2排出規制法①

1. 規制値

- 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。
 - 130g/kmまではエンジン技術の改善により達成
 - 残りの10g/kmについては補完的措置により達成
- 2014年までは、全新車販売台数ではなく、以下の割合についてのみ規制値に適合せればよいこととする。
 - 2012年 65%
 - 2013年 75%
 - 2014年 80%
- 2020年までに、平均CO2排出量を、95g/kmとする。
- なお、当該規制値は自動車産業「全体」のものであり、個別のメーカーに対しては、欧州委員会より120g/kmを欧州全体で達成するための個別の割当てが行われる。

2. 複数企業による規制値達成(プール制)

- 規制値を達成するために、5年以内の年度を区切って、複数企業一括での平均CO2排出量を届け出ること可能(pooling)。
- なお、poolingの相手を見つけれないブランド(生産台数が少ない、特殊なカテゴリを製造)等については、規制値の達成から除外(derogation)し、25%のCO2排出量削減に替える。

EUのCO2排出規制法②

3. 監査monitoring

- 2010年から、加盟国は当該国内で登録された対象自動車について、①製造者、②型式、③CO2排出量、④車両重量、等について記録する。
- 2010年から、加盟国は、製造業者ごとに、①国内で登録された対象自動車数、②平均CO2排出量、③平均車両重量、等を決定する。
- 欧州委員会は、これらのデータを中央管理し、また、一般に公開する。

4. 罰金

- 2012～18年までは、規制値を達成できない場合、以下のように罰金を科する。
 - 超過1g/km 5ユーロ
 - 超過1～2g/km 15ユーロ
 - 超過2～3g/km 25ユーロ
 - 超過3g/km超 95ユーロ
- 2019年度からは、超過g/km当たり95ユーロ。

5. その他

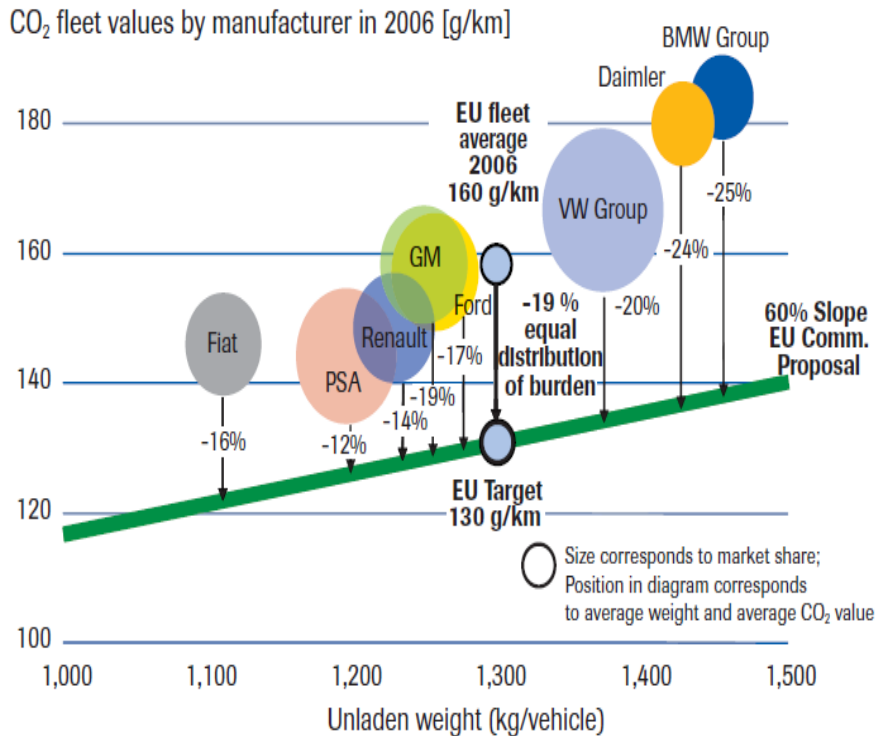
- CO2排出量が50g/km未満の自動車に対する特例 (super credit)
 - 2012～13年 3.5台とカウント
 - 2014年 2.5台とカウント
 - 2015年 1.5台とカウント
- 代替燃料自動車に対する特例
 - 2015年まで、CO2排出量を△5%としてカウント
- エコ・イノベーションeco innovation
 - 認定されたCO2削減技術innovative technologiesについて、個別会社の規制値について△7g/kmまで考慮。
 - 詳細については、2010年までに決定。

6. 見直し条項

- 2014年において車両重量の傾向を研究し、2016年以降の規制値を再検討する。以後、3年ごとに見直しを行う。

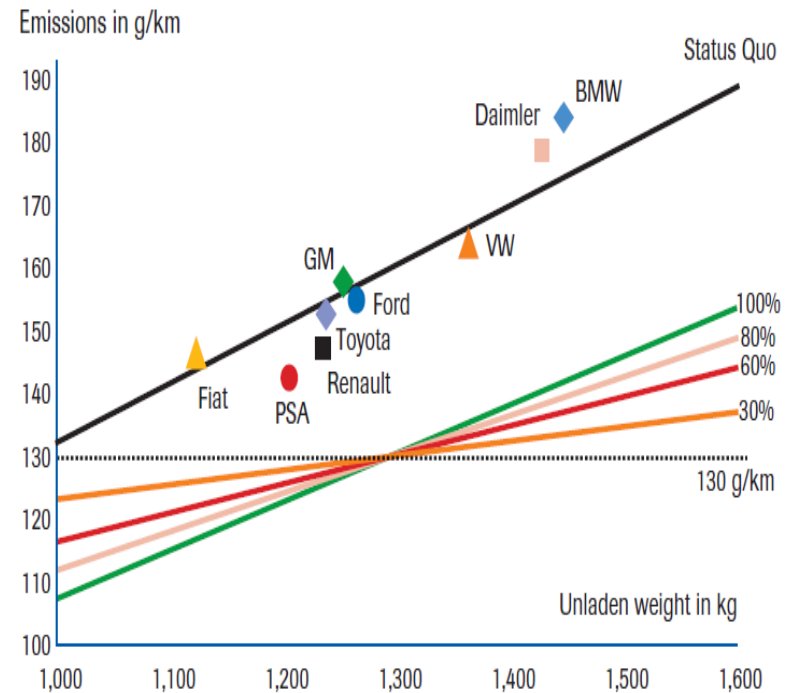
各自動車メーカーの位置づけ

EU CO₂ regulation for passenger cars - required burden distribution by manufacturer



Source: VDA, AAA, EU Commission

EU CO₂ regulation for passenger cars - conceptual representation and impacts of various slope progressions



Source: VDA

VDA(ドイツ自動車工業会)アニュアルレポート2008より

CO2排出量の確認方法

- 加盟国は、新車の性能試験の際、検査機関から製造者に交付される適合証明書 Certificate of Conformity に記載されているCO2排出量等の情報から、個別会社の平均CO2排出量等を算定する。
- Certificate of Conformity は、Directive 2007/46/EC に根拠を持つ、CO2排出量を含む新車の性能を記載した書類。性能試験はEU域内で共通であるため、どの国で新車が製造されたかにかかわらず、CO2排出量を統一的に確認することができる。

(ドイツにおける手続き)

- ① 連邦ドイツ自動車局が認可した自動車検査場において、型式ごとに性能試験を行い、その結果について Certificate of Conformity に記載したうえで、製造者に交付。
↓
- ② 新車購入にあたり、製造者はディーラーを通してCO2性能情報を含む Certificate of Conformity を購入者に交付。
↓
- ③ 購入者は、当該 Certificate of Conformity を警察に持参し、登録を行った後、CO2情報を含む車検証を受領。(なお、第一回目の自動車税納付は警察が代行)

このような仕組みにより、加盟国、課税庁、納税者が乗用車(新車)のCO2排出性能を容易に、かつ、統一的に把握することが可能。



**Europäische Gemeinschaft
Bundesrepublik Deutschland
Zulassungsbescheinigung Teil II
(Fahrzeugschein)**

D

circulación. Parte II / Osvedčenie o registrácii - Časť II / Registreringsattest. Del II / Registreringsattest. Osa II / Άδειά κυκλοφορίας/Πιστοποιητικό Εγγραφής. Μέρος II /
 registration certificate. Part II / Certificat d'immatriculation. Partie II / Carta di Circolazione. Parte II / Registrācijas apliecība. II. daļa /
 Registrācijas liudzījums. II. daļa / Forgalmi engedély. II. rész / Certifikat za registracijo. II. del / Kentekenbewijs. Deel II / Licença de Matrícula. Parte II /
 Certificado de matrícula. Parte II / Osvedčenie o evidencii. Časť II / Prometno dovoljenje. Del II / Reģistrācija. Osa II / Registreringsbeviset. Del II

Diese Bescheinigung nicht im Fahrzeug aufbewahren!

Amtdliches Kennzeichen	*B-
Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs	28.09.2000
1.3.1 1.6.1 Name oder Firmenname	
1.3.2 1.6.2 Vorname(n)	Günter
1.3.3 1.6.3 Anschrift zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung	Ke 19
1.4c	Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des Fahrzeugs ausgewiesen.
Datum	07.10.05



UC 634725

(Nummer der Zulassungsbescheinigung)

(Fahrzeug-Identifizierungsnummer als Barcode)

D.1	Marke	-	(23) Raum für interne Vermerke des Herstellers
	Typ	V60	
D.2	Variante	-	
	Version	-	
D.3	Handelsbezeichnung(en)	-	
(2)	Hersteller-Kurzbezeichnung	MITSUBISHI (J)	
(2.1)	Code zu (2)	7107	(2.2) Code zu D.2, nicht Eintragsnummer 273-0003
E	Fahrzeug-Identifizierungsnummer	JMBLYV78W1J003023	(3) Prüfer zur Fahrzeug-Identifizierung X
J	Fahrzeugklasse	01	(4) Art des Aufbaus 0200
(5)	Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus	PERSONENKRAFTWAGEN GESCHLOSSEN	(24) Diese Bescheinigung wurde für das nebenstehend beschriebene Fahrzeug ausgegeben durch (Zulassungsbehörde bzw. Genehmigungsinhaber): Berlin Bundeshauptstadt
R	Farbe des Fahrzeugs	grau	(11) Code zu R 7
P.1	Hubraum in cm ³	3200	(9) Nennleistung in kW (24) Nennleistung in PS 121,3800
R.3	Kraftstoffart oder Energiequelle	Diesel	(10) Code zu P.3 0002 Datum: 07.10.05
K	Nummer der EG-Typgenehmigung oder ABE	e1*98/14*0142*00	(6) Datum 18.02.00 Unterschrift:
(17)	Merkmal zur Betriebsart	A	
(25)	Zusätzliche Vermerke der Zulassungsbehörde:	Verbleib des bish. Fz-briefs (Nr. 00896722) entwertet u. ausgehändigt.	

Für die Teilnahme des Fahrzeugs am Straßenverkehr ist bei der Zulassungsbehörde, bei der das Fahrzeug seinen regelmäßigen Standort haben soll, die Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens und die Ausstellung einer Zulassungsbescheinigung Teil I erforderlich, die bei Fahrten im öffentlichen Straßenverkehr mitzuführen ist.
 Bei vorübergehender Stilllegung gilt das Fahrzeug als endgültig aus dem Verkehr gezogen, wenn es nicht vor Ablauf von 18 Monaten wieder in Betrieb genommen wird. Soll das Fahrzeug danach wieder in den Verkehr gebracht werden, ist bei der Zulassungsbehörde eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II zu beantragen. Hierzu ist das Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen einzuholen.

Zulassungsbescheinigung Teil I

(Fahrzeugschein)

Nr. B-S-1-181/09-00775

Europäische Gemeinschaft **(D)** Bundesrepublik Deutschland

Permisso de circulación. Parte I / Osvědčení o registraci - Část I /
 Registreringsattest. Del I / Registreerimisturnistus. Osa I /
 Αδειες κυκλοφορίας / Πρωτογενές Εγκρίσιμης Μέσης Ι /
 Registration certificate. Part I / Certificat d'immatriculation. Partie I /
 Carta di circolazione. Parte I / Registrācijas apliecība. I daļa /
 Registrācijas liudzināšana. I daļa / Forgalmi engedély. I rész /
 Certifikat la Registrarejoni. L-1 Part I / Kentekenbewijs. Deel I /
 Dowód Relestracyjny. Część I / Certificado de matrícula. Parte I /

B	30.06.2009	21	7118	22	ABY000081	L	2	9	01	P.2	108/6500	T	208
J	M1	4	AC			18	4765-4785		19		-1795		
E	JMZGH19F601219179	3	9			20	-1490		6		-1430		
0.1	MAZDA					12	171	13	75	14		15	1970
	GH					16	1075	17	1075	18		19	1970
	19F					20	995	21	1075	22		23	-
0.2	6					24	082	25	4875	26		27	067
	Mazda 6					28	1500	29	550	30	5	31	-
2	MAZDA (J)					32	215/50R17	33	91V	34		35	
5	Fz.z.Pers.bef.b. 8 Spl.					36	215/50R17	37	91V	38		39	
5	Kombilimousine					40		41		42	7/-	43	
V5	7072003/768					44	e1*2001/116*0448*03	45		46		47	
P.3	EURO 4					48	06.10.08	49	K	50	DM973294	51	
10	0001	11	0462	12	1999	52		53		54		55	
22	O.1: 1700 bis 8% Steig.*					56		57		58		59	

Raum für weitere amtlich zugelassene Eintragungen)

Weitere HU:

Außerbetriebsetzung



Berlin Bundeshauptstadt

Im Auftrag

Unterschrift

Zur Beachtung!

Die Angaben müssen ständig den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Änderungen sind der zuständigen Zulassungsbehörde nach Maßgabe der für die Fahrzeugzulassung geltenden Rechtsvorschriften anzuzeigen.

Bei Veräußerung des Fahrzeugs sind dem Erwerber gegen Empfangsbescheinigung die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II auszuhändigen. Die Empfangsbescheinigung muss den Namen und die Anschrift des Erwerbers vollständig enthalten und ist vom Veräußerer unverzüglich der Zulassungsbehörde vorzulegen.

Unterlassung der vorgeschriebenen Meldepflichten (Abmeldung, Umschreibung bei Erwerb oder Umzug in einen anderen Zulassungsbezirk, Meldung anderer Veränderungen) kann durch Geldbußen geahndet werden.

Definition der Felder:

Feld	Bezeichnung
B	Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs
D.1	Marke
D.2	Typ/Variante/Version
D.3	Handelsbezeichnung(en)
E	Fahrzeug-Identifizierungsnummer
F.1	Technisch zulässige Gesamtmasse in kg
F.2	Im Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse in kg
G	Masse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs in kg (Leermasse)
H	Gültigkeitsdauer
I	Datum dieser Zulassung
J	Fahrzeugklasse
K	Nummer der EG-Typgenehmigung oder ABE
L	Anzahl der Achsen
O.1	Technisch zulässige Anhängelast gebremst in kg
O.2	Technisch zulässige Anhängelast ungebremst in kg
P.1	Hubraum in cm ³
P.2/P.4	Nennleistung in kW/Nenn Drehzahl bei min ⁻¹
P.3	Kraftstoffart oder Energiequelle
Q	Leistungsgewicht in kW/kg (nur bei Kraftträdern)
R	Farbe des Fahrzeugs
S.1	Sitzplätze einschließlich Fahrersitz
S.2	Stehplätze
T	Höchstgeschwindigkeit in km/h
U.1	Standgeräusch in dB (A)
U.2	Drehzahl in min ⁻¹ zu U.1
U.3	Fahrgeräusch in dB (A)
V.7	CO ₂ in g/km kombinierter Wert
V.9	Für die EG-Typgenehmigung maßgebliche Schadstoffklasse
(2)	Hersteller-Kurzbezeichnung
(2.1)	Code zu (2)
(2.2)	Code zu D.2 mit Prüfziffer
(3)	Prüfziffer zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer
(4)	Art des Aufbaus
(5)	Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus

- (6) Datum zu K
- (7) Technisch zulässige maximale Achslast/Masse je Achsgruppe in kg
(7.1) Achse 1 bis (7.3) Achse 3
- (8) Zulässige maximale Achslast im Zulassungsmitgliedstaat in kg
(8.1) Achse 1 bis (8.3) Achse 3
- (9) Anzahl der Antriebsachsen
- (10) Code zu P.3
- (11) Code zu R
- (12) Rauminhalt des Tanks bei Tankfahrzeugen in m³
- (13) Stützlast in kg
- (14) Bezeichnung der nationalen Emissionsklasse
(14.1) Code zu V.9 oder (14)
- (15) Bereifung
(15.1) auf Achse 1 bis (15.3) auf Achse 3
- (16) Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II
- (17) Merkmal zur Betriebserlaubnis
- (18) Länge in mm
- (19) Breite in mm
- (20) Höhe in mm
- (21) Sonstige Vermerke
- (22) Bemerkungen und Ausnahmen

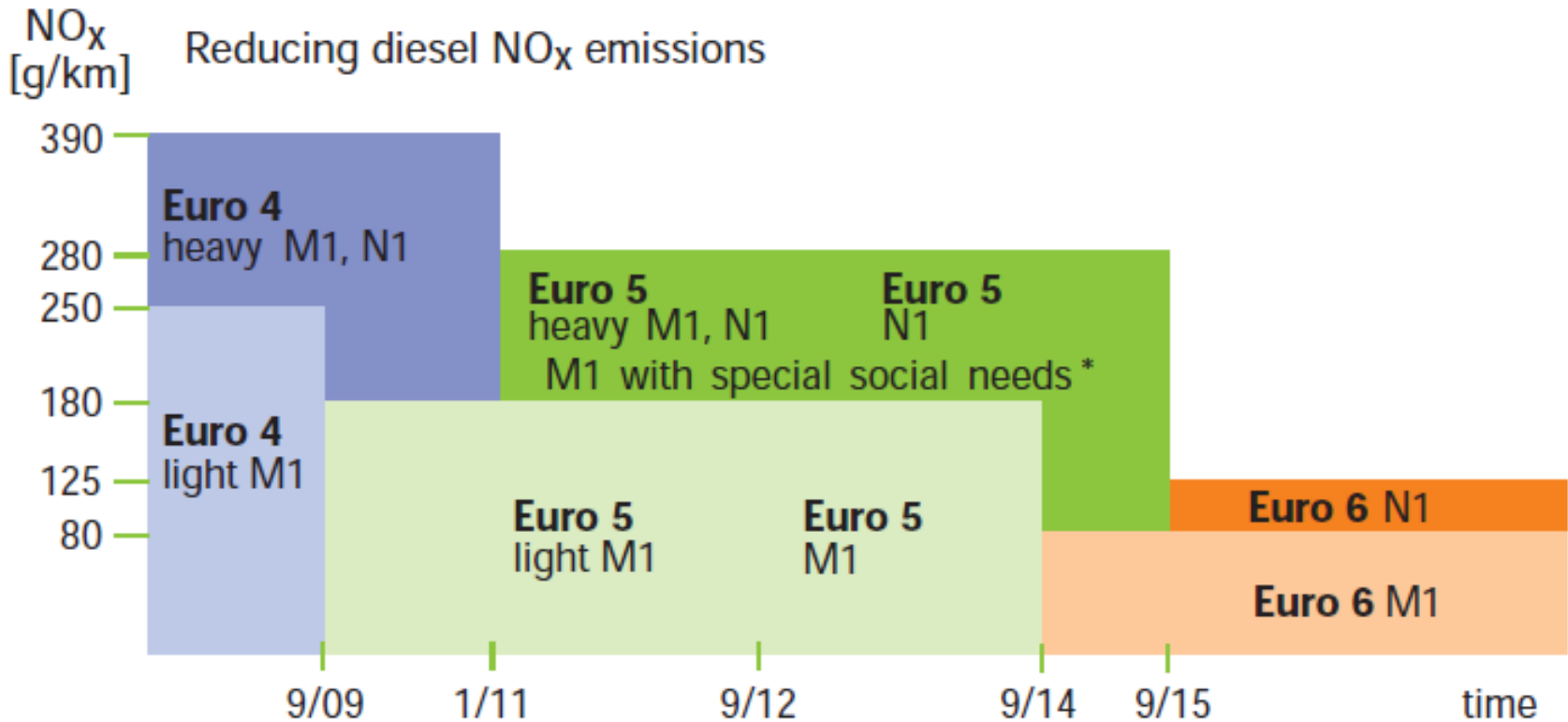
Hinweis zu Feld (15.1) bis (15.3):
Andere als die angegebenen Bereifungen können im Rahmen der gültigen Typ- oder Einzelgenehmigung am Fahrzeug angebracht werden. Ein zusätzliches Gutachten und die Änderung oder Neuausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil I ist hierfür nicht erforderlich.

BUNDES-DRUCKEREI 2007 - 9 8 7 6 5 4

ZBI 091319093

LABO 3584 Fahrzeugschein ADV (03.07) 0 9 8 7 6 5 4

Reducing the limit values for diesel cars



*) People carriers, large taxis and special purpose vehicles

The consistent reduction of NO_x emissions for cars and light commercial vehicles poses the greatest challenge.

Source: EU

第2回研究会 資料3

資料3

(ドイツの自動車税改革の状況)

ドイツの自動車税改革の概要

- 2009年7月より、CO2排出量を基準として取り込んだ自動車税の改革を行うとともに、州税から連邦税に移管。
 - 移管より5年間は、州税務署が課税事務を受託。連邦は州に取扱費を支払う。5年後以降は、税関(連邦組織)にて対応。
 - 連邦は州に、移管時点の自動車税収を保障(税収変動リスクは連邦が負う)。

連邦は統一的な交通政策(燃料課税、高速料金、自動車税)の立案が可能となり、州は税収の保障と徴税事務の簡素化が可能となることから、利害が一致。

- 景気対策を機に導入。そのため、第一次景気対策(11/15/2008)以降に購入された自動車について、新税制の方が負担が軽くなる場合は、遡って新税制を適用可能。
- 税収中立のスキームにより制度設計。個別の納税者に係る自動車税負担も基本的には同様となるよう、設計(ただし、ポルシェ等の特殊な自動車は、200~300ユーロ程度の負担増となるケースも)。
- ディーゼル車については、ガソリンとディーゼルの燃料税負担の差を考慮し、排気量基準での課税につき、ガソリン車よりも高いレベルの負担を設定。しかし、ディーゼル車は基本的にCO2排出性能が高いことから、ディーゼルメーカーは改革を歓迎。
- CO2基準による課税は、ガソリン車、ディーゼル車ともに、g/km当たり2ユーロと同額。

ドイツの自動車税改革(制度詳細)

(適用)

- 2009年7月1日から適用。
 - 2008年11月15日から2009年6月30日までに新車を取得した者は、負担の軽い方の自動車税を選択可能。

(課税対象)

- 新車新規登録された乗用車の保有者(トラック、バスなどは対象外)

(課税標準)

- CO2排出量ベース課税と排気量cylinder capacityベース課税の合算により課税。
 - CO2排出量ベース課税 2ユーロ/g/km
 - 排気量ベース課税 ディーゼル車 9.5ユーロ/100cc
 ガソリン車 2ユーロ/100cc

(免税点)

- EUのCO2排出規制とリンクした免税点を設定。
 - 2009～11年 120g/km以下(2015年規制値)
 - 2012～13年 110g/km以下
 - 2014～ 95g/km以下(2020年規制値)

(その他)

- EURO6を満たすディーゼル乗用車への減税(最高150ユーロ、2011～13年)

(2011年4月1日)

Kraftfahrzeugsteuer für Pkw mit Ottomotoren bei Erstzulassung ab dem 1.7.2009 bis zum 31.12.2011 *

CO ₂ - g/km -	Hubraum - immer auf volle 100 cm ³ aufzurunden -																				
	700	800	900	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400	1.500	1.600	1.700	1.800	1.900	2.000	2.100	2.200	2.300	2.400	2.500	⇒	
unter 120	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48	50		
120	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48	50		
130	34	36	38	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70		
140	54	56	58	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78	80	82	84	86	88	90		
150	74	76	78	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98	100	102	104	106	108	110		
160	94	96	98	100	102	104	106	108	110	112	114	116	118	120	122	124	126	128	130		
164	102	104	106	108	110	112	114	116	118	120	122	124	126	128	130	132	134	136	138		
170	114	116	118	120	122	124	126	128	130	132	134	136	138	140	142	144	146	148	150		
180	134	136	138	140	142	144	146	148	150	152	154	156	158	160	162	164	166	168	170		
190	154	156	158	160	162	164	166	168	170	172	174	176	178	180	182	184	186	188	190		
200	174	176	178	180	182	184	186	188	190	192	194	196	198	200	202	204	206	208	210		
210	194	196	198	200	202	204	206	208	210	212	214	216	218	220	222	224	226	228	230		
220	214	216	218	220	222	224	226	228	230	232	234	236	238	240	242	244	246	248	250		
230	234	236	238	240	242	244	246	248	250	252	254	256	258	260	262	264	266	268	270		
240	254	256	258	260	262	264	266	268	270	272	274	276	278	280	282	284	286	288	290		
250	274	276	278	280	282	284	286	288	290	292	294	296	298	300	302	304	306	308	310		
260	294	296	298	300	302	304	306	308	310	312	314	316	318	320	322	324	326	328	330		
270	314	316	318	320	322	324	326	328	330	332	334	336	338	340	342	344	346	348	350		
280	334	336	338	340	342	344	346	348	350	352	354	356	358	360	362	364	366	368	370		
290	354	356	358	360	362	364	366	368	370	372	374	376	378	380	382	384	386	388	390		
300	374	376	378	380	382	384	386	388	390	392	394	396	398	400	402	404	406	408	410		
↓																					
																					Bundesministerium der Finanzen 27.1.2009

* Pkw im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes - auch mit Wankelmotor - und unabhängig von der verwendeten Kraftstoffart;
 Übersicht vereinfacht: CO₂-Werte nur in 10er Schritten bis 300 g/km und Hubraumangaben nur von 700 bis 2.500 cm³;
 CO₂-Wert siehe Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) im Feld V.7;
 CO₂-Steuersatz 2 € je g/km über 120 g/km und Sockel-Steuersatz 2 €/100 cm³.

(行-七九車稅字號)

Kraftfahrzeugsteuer für Pkw mit Dieselmotoren bei Erstzulassung ab dem 1.7.2009 bis zum 31.12.2011 *

CO ₂ - g/km -	Hubraum - immer auf volle 100 cm ³ aufzurunden -																							
	800	900	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400	1.500	1.600	1.700	1.800	1.900	2.000	2.100	2.200	2.300	2.400	2.500	2.600	2.700	2.800	2.900	3.000	⇒
unter 120	76	85	95	104	114	123	133	142	152	161	171	180	190	199	209	218	228	237	247	256	266	275	285	
120	76	85	95	104	114	123	133	142	152	161	171	180	190	199	209	218	228	237	247	256	266	275	285	
130	96	105	115	124	134	143	153	162	172	181	191	200	210	219	229	238	248	257	267	276	286	295	305	
140	116	125	135	144	154	163	173	182	192	201	211	220	230	239	249	258	268	277	287	296	306	315	325	
150	136	145	155	164	174	183	193	202	212	221	231	240	250	259	269	278	288	297	307	316	326	335	345	
160	156	165	175	184	194	203	213	222	232	241	251	260	270	279	289	298	308	317	327	336	346	355	365	
166	168	177	187	196	206	215	225	234	244	253	263	272	282	291	301	310	320	329	339	348	358	367	377	
170	176	185	195	204	214	223	233	242	252	261	271	280	290	299	309	318	328	337	347	356	366	375	385	
180	196	205	215	224	234	243	253	262	272	281	291	300	310	319	329	338	348	357	367	376	386	395	405	
190	216	225	235	244	254	263	273	282	292	301	311	320	330	339	349	358	368	377	387	396	406	415	425	
200	236	245	255	264	274	283	293	302	312	321	331	340	350	359	369	378	388	397	407	416	426	435	445	
210	256	265	275	284	294	303	313	322	332	341	351	360	370	379	389	398	408	417	427	436	446	455	465	
220	276	285	295	304	314	323	333	342	352	361	371	380	390	399	409	418	428	437	447	456	466	475	485	
230	296	305	315	324	334	343	353	362	372	381	391	400	410	419	429	438	448	457	467	476	486	495	505	
240	316	325	335	344	354	363	373	382	392	401	411	420	430	439	449	458	468	477	487	496	506	515	525	
250	336	345	355	364	374	383	393	402	412	421	431	440	450	459	469	478	488	497	507	516	526	535	545	
260	356	365	375	384	394	403	413	422	432	441	451	460	470	479	489	498	508	517	527	536	546	555	565	
270	376	385	395	404	414	423	433	442	452	461	471	480	490	499	509	518	528	537	547	556	566	575	585	
280	396	405	415	424	434	443	453	462	472	481	491	500	510	519	529	538	548	557	567	576	586	595	605	
290	416	425	435	444	454	463	473	482	492	501	511	520	530	539	549	558	568	577	587	596	606	615	625	
300	436	445	455	464	474	483	493	502	512	521	531	540	550	559	569	578	588	597	607	616	626	635	645	
↓																								

Bundesministerium der Finanzen 27.1.2009

Mittelwerte
2008

* Pkw im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes - auch mit Eisbetmotor - und unabhängig von der verwendeten Kraftstoffart;
Übersicht vereinfacht: CO₂-Werte nur in 10er Schritten bis 300 g/km und Hubraumangaben nur von 800 bis 3.000 cm³;
CO₂-Wert siehe Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) im Feld V.7;
CO₂-Steuersatz 2 € je g/km über 120 g/km und Sockel-Steuersatz 9,50 €/100 cm³.

ドイツの自動車税改革による税収推移見積もりと減収対策

(連邦財務省の予測)

(100万ユーロ)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
総計	△70	△185	△365	△410	△580	△195
連邦	△4491	△8702	△9207	△9252	△9422	△9037
州	4421	8517	8842	8842	8842	8842

- 税収中立で仕組んでいるが、実際の税収インパクトは予測し切れていない。第一次景気対策では時限的な税額免除(1年間)を打ち出し、廃車代替scrap incentiveによっても買換えが前倒しになっている。それゆえ、税収変動の予測は難しい。
- 税収スライドindexationは採用していない。税収確保策としては、非課税となる自動車の範囲を2011年までは120g/kmとしているが、EUの規制にあわせて95g/kmまで引き下げる(範囲を縮小する)ことにより、税収確保策としている。

(連邦財務省担当者より聞き取り)

ドイツの自動車税の仕組み

- 取得した月から1年間の自動車税を賦課徴収。
 - 7月に取得した場合は、7月において翌年の6月までの自動車税を賦課徴収。
(日本のように一定の納期限があるわけではない)
- 新車に係る自動車税は、登録と同時に警察において納付(警察が納入代行)。
- 自動車税の実務は、改革後5年間は州税務署、その後は税関において行われる。
- 支払い方法は、①銀行口座からの引き落とし、②クレジットカードによる支払い、③現金支払いの3とおり。特に①の場合は自動的に引き落とすのみ。
- 車検は、2度目は3年後、その後は2年おきに行う必要。

CO2基準による課税の導入後の自動車税の性格についてのコメント

自動車税は、贅沢品、財産への課税として導入したもので、一般財源である。

(このような考え方をもちつつ)、社会的に良い振る舞いgood behaviorを促すために、1985年から有害物質削減へのインセンティブとして、EURO基準による課税を導入していた。

今回のCO2基準による課税の導入も、有害物質がCO2に変わったということで、社会的に良い振る舞いへのインセンティブという根本的な考え方が変化したわけではない。

自動車税による環境抑制的側面という議論はあるが、税であることから税収の確保が第一の目的である。環境の観点は全面に出してはいない。

今回の自動車税改革により、排気量cylinder capacityベースの課税が1／3、CO2ベースの課税が2／3となるが、排気量ベースの課税があくまで基本であり、CO2ベースの課税はインセンティブであり、従である。

(ドイツ連邦財務省担当者より聞き取り)

自動車税改革の評価についてのコメント

今回の改革のパッケージは、廃車代替を進めることが主目的であり、景気刺激策という側面がある。自動車税改革によるCO2排出量への影響は試算できていない。買い換えられる乗用車からのCO2排出量は、気候変動全体からするとわずかな量である。

(ドイツ連邦財務省担当者より聞き取り)

自動車課税へのCO2基準の導入は、さまざまなヨーロッパ諸国で行っている。社会的な行動に係る変化をもたらすという点については評価できるが、実際のCO2削減にどれほど効果があるかについては未知数である。

(ポツダム大学 ペーターセン教授より聞き取り)

自動車課税へのCO2課税の導入は、政治的判断であると理解している。燃費性能の良い自動車を優遇するということ。基本的には税収中立なので、自動車保有者の負担が減るわけではない。

(ドイツ自工会VDAベルリン所長より聞き取り)

第3回研究会 資料1

資料1

(フランスの自動車関連税制の概要)

フランスの自動車関連諸税の概要

- V A T
- 自動車登録税（地方税）
- 乗用車に対するBonus/malus制度
- 社用自動車税
- 車軸税

※ 2005年に「ビニエット」を廃止。

乗用車に対する Bonus/malus 制度

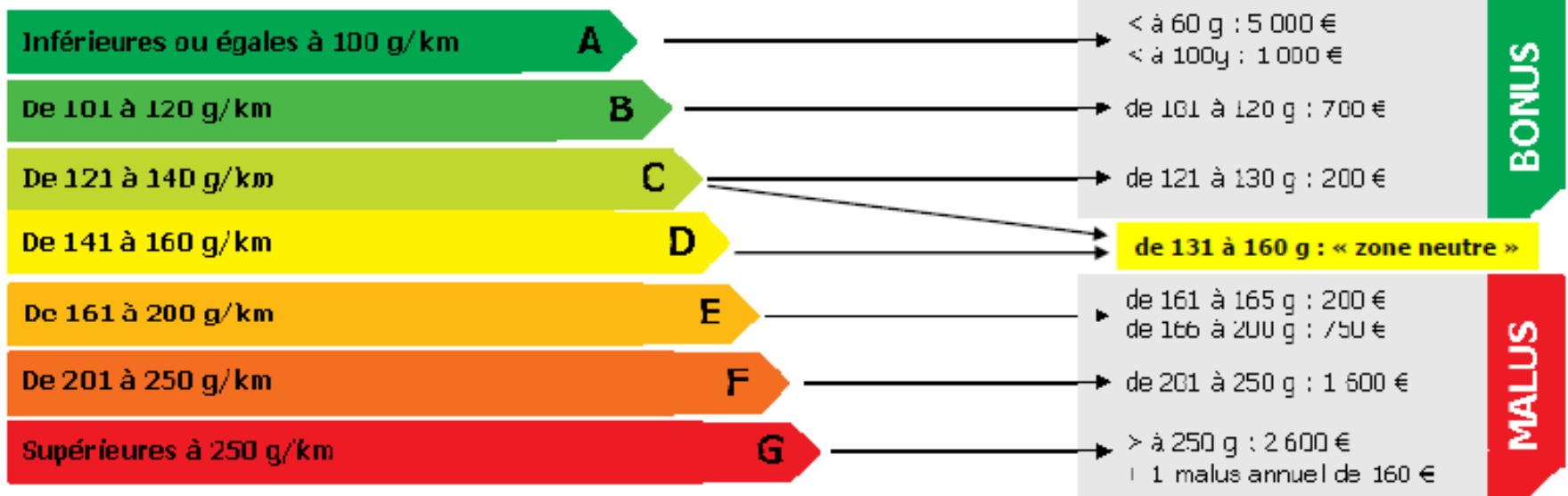
- Bonus/malus制度とは、自動車のCO2排出量の多い自動車に対し重課を、CO2排出量の少ない自動車に対し軽課を行う制度
- 具体的には、
 - CO2排出量の多い自動車 : 重課相当分を小売価格に付加 (malus)
 - CO2排出量の少ない自動車 : 軽課相当分を小売価格から控除 (bonus)

※ 自動車登録税の税額を増減する制度ではない。

ADEME Consumer information label
since 2006

Tax incentive
since January 2008

Correspondances bonus/malus



Bonus/malus 制度の税率

- 税率は、重軽課で税収中立になるよう設定。ただし、08年については3.1億ユーロの減税超過。
- 技術進展に対応するため、年度ごとに税率が上昇するようセットされている。ただし、減税超過の現状を受け、10年に税率が見直される予定。
- なお、CO₂排出量>250g/kmの自動車については、初年度だけでなく毎年度160ユーロが課税

税率表【Bonus】

CO ₂ Emissions (g/km)	Amount of the incentive (in €)				
	Year of purchase or rental				
	2008	2009	2010	2011	2012
≤60	5000	5000	5000	5000	5000
61 - 90	1000	1000	1000	1000	1000
91 - 95	1000	1000	1000	1000	700
96 -100	1000	1000	700	700	700
101 - 105	700	700	700	700	700
106 - 110	700	700	700	700	700
111 - 115	700	700	700	700	200
116 - 120	700	700	200	200	200
121 - 125	200	200	200	200	0
126 - 130	200	200	0	0	0

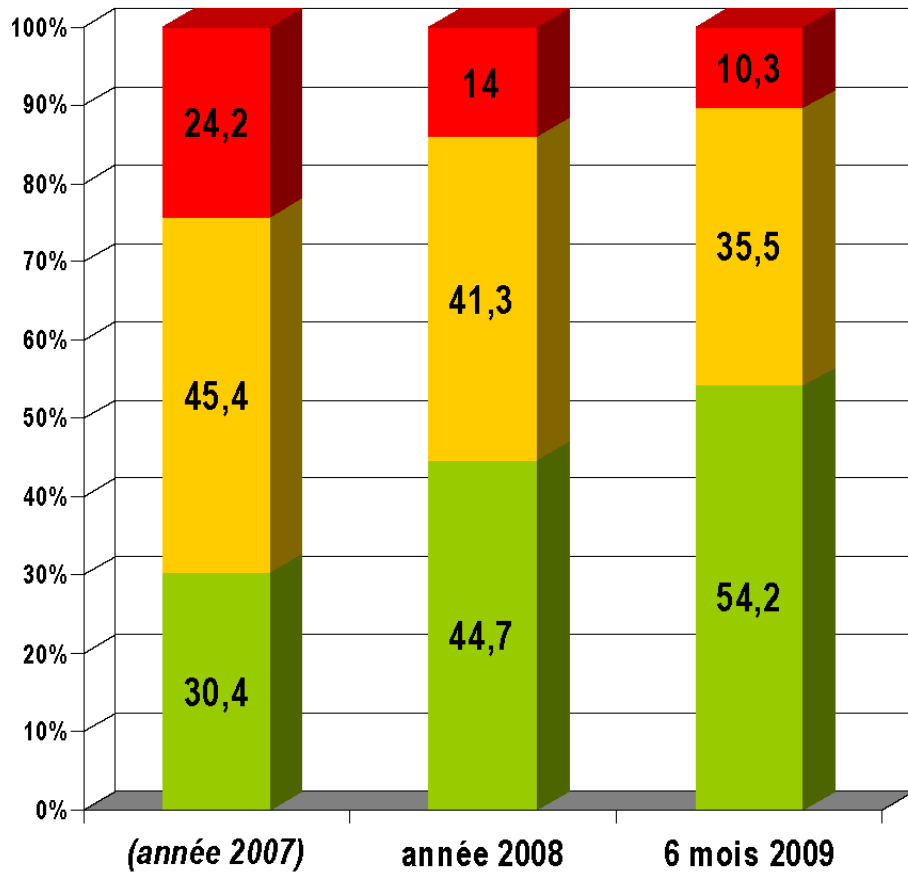
税率表【Malus】

CO ₂ Emission (g/km)	Amount of the Tax (€)				
	Year of purchase				
	2008	2009	2010	2011	2012
≤150	0	0	0	0	0
151- 155	0	0	0	0	200
156 -160	0	0	200	200	200
161 - 165	200	200	750	750	750
166 - 190	750	750	750	750	750
191 - 195	750	750	750	750	1600
196 - 200	750	750	1600	1600	1600
201 - 240	1600	1600	1600	1600	1600
241 - 245	1600	1600	1600	1600	2600
246 - 250	1600	1600	2600	2600	2600
>250	2600	2600	2600	2600	2600

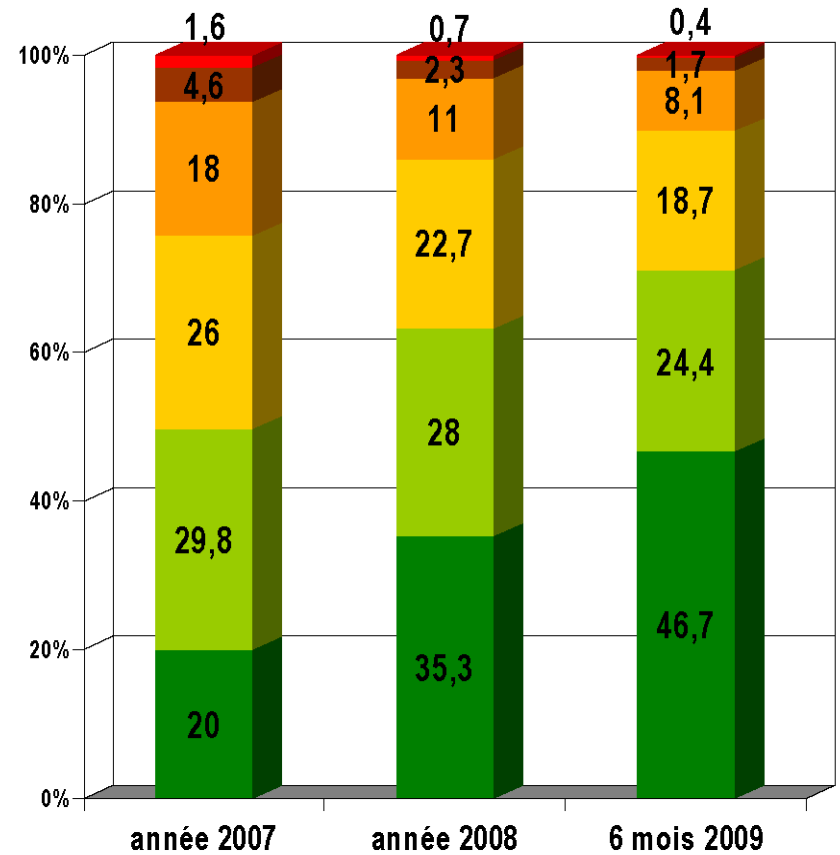
Bonus/malus制度の効果について

- Bonus/malus導入(08年1月)以降、低燃費車の普及率は増加傾向。

■ moins de 130 g ■ 131 à 160 g ■ plus de 161 g



■ moins de 120 g ■ de 121 à 140 g ■ de 141 à 160 g
 ■ de 161 à 200 g ■ de 201 à 250 g ■ plus de 250 g



社用自動車税について

- 2000年に対象から個人所有の乗用車を除外。
- 2004年6月1日以降の年式で、2006年1月1日以降に企業の所有となった自動車については、CO₂課税が行われる。

<u>CO₂ emissions (in g/km)</u>	<u>Amount of the tax (in € per gramme of CO₂)</u>
<u>≤100</u>	<u>2</u>
<u>>100 and ≤120</u>	<u>4</u>
<u>>120 and ≤140</u>	<u>5</u>
<u>>140 and ≤ 160</u>	<u>10</u>
<u>>160 and ≤ 200</u>	<u>15</u>
<u>>200 and ≤ 250</u>	<u>17</u>
<u>>250</u>	<u>19</u>

炭素税の導入について

- 「環境グルネル会議」(大統領主催の産官学民の円卓会議)により炭素税の導入が提起。
- その後の検討を経て、今般、炭素税が導入されることが政府決定された。(本年10月に法案が議会で提出される予定)
- 石油化学燃料について、17ユーロ/co₂-t の税率が課される見込み。既存税制(石油産品内国消費税。TIPPS)とは別建てで課税。電力に課税するかどうかは検討中(同国は、電源を原子力に依存しているため)。
- 将来的には100ユーロ/co₂-t まで税率を引き上げたい意向(エコロジー省)。
- 税収は、すべて再配分(社会保障料の引き下げや低所得者層への補助など)に充当されることで合意。
- 排出権取引の対象である大企業は、本税の対象外。
- 調査の中では「(税率水準が低く)野心に欠けている」との評(J=ル=カシュー氏)がある一方、自動車工業会などは「ディーゼル車の負担が重くならないよう注意が必要」とのコメントもあり。

資料2

(デンマークの自動車関連税制の概要)

デンマークの自動車関連諸税の概要

- V A T
- 自動車登録税
- グリーンオーナー税

デンマークの自動車登録税の概要（税率）

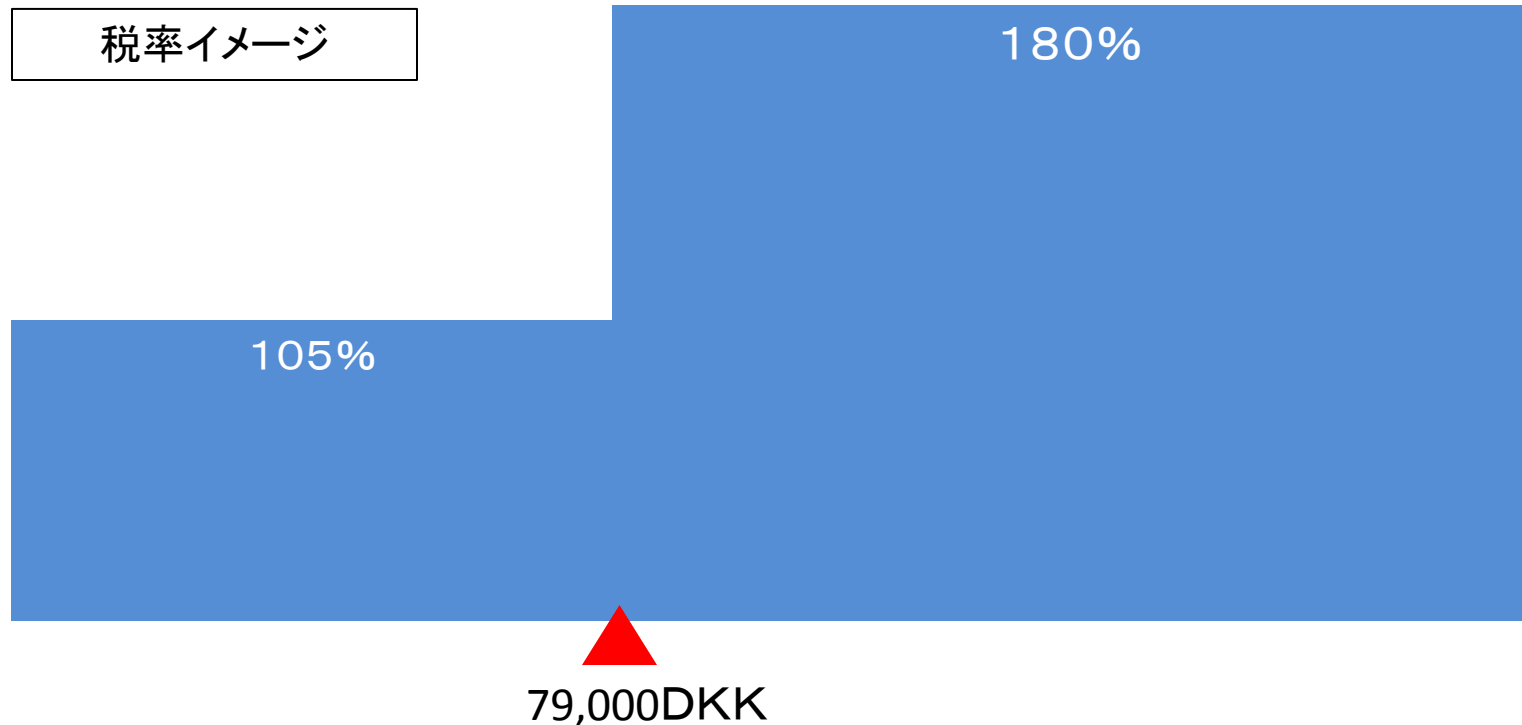
- 7.9万DKKまでの新車については、車両価格（VAT込）の105%が、7.9万DKKを超える新車については、車両価格の180%の自動車登録税が課される。（欧州でも類を見ない高水準）

【背景】

自動車はまだ高価だったころ、外貨流出防止の一環として、高水準の税率が課された

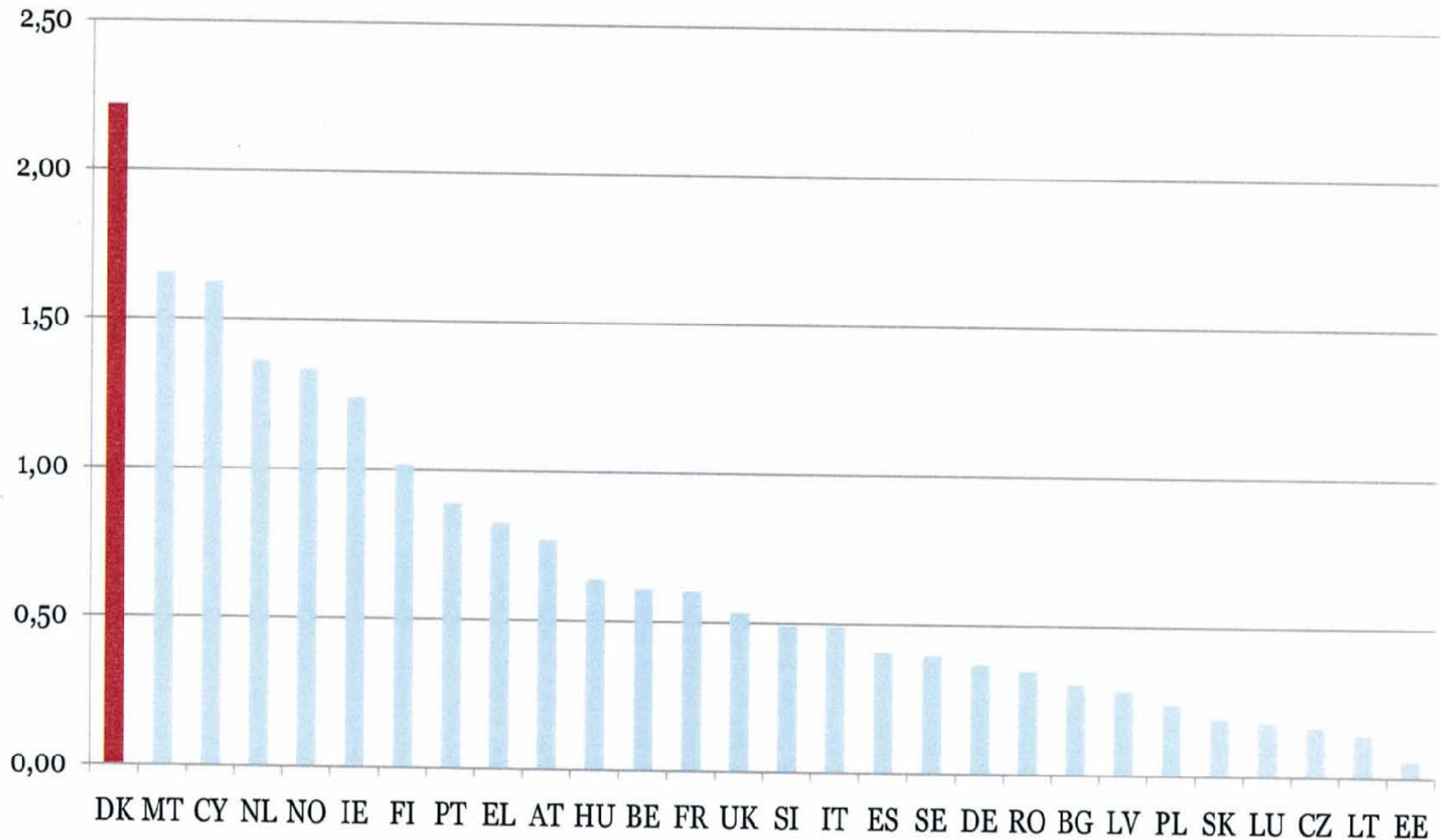
→ その後、為替管理の必要はなくなったが、代替財源を見出すことが困難なため（税務省）

- プリウスの場合で、消費者の最終支払価格は約860万円。



デンマークの車体課税の水準

Vehicle taxes as % of GDP



Source: Taxation trends in the European Union, 2009

デンマークの自動車登録税の概要（負担軽減措置）

- 環境対策や安全対策の観点から、一定の負担軽減措置が講じられている。

（安全対策）

- ABS、エアバッグ等を装備した場合、一定額を課税標準から控除

（環境対策）

- ディーゼル車において、粒子状物質フィルター（除去装置）を装備した場合、課税標準から一定額を控除
- 燃費性能の良い自動車に対する重軽課（bonus/malus system）（後述）

単位：DKK

車両価額（VAT込み）	100,000
ABS特例	-3,750
エアバッグ特例（3つ目から6つ目まで）	$-1280 \times 3 = -3840$
ESP特例	-2,500
Euro NCAP特例	-2,000
粒子状物質除去フィルター特例	-4,000
控除後課税標準	83,910
自動車登録税率（105%）	88,106
Bonus/malus	-4000
特例適用後登録税額	80,106

燃費18km/ℓの
小型ディーゼル車の場合

特例の適用がない場合の税率
（105%課税）

105,000

燃費性能に応じたBonus/malus 制度

- 2007年より、燃費性能に応じた税率の重軽課措置を導入。増減収としては、全体としてbonusよりmalusが超過する傾向(税務省)
- 指標として、CO2排出量でなく燃費を用いているのは「デンマーク人の経済性に馴染むから」とのこと(税務省)

【bonus/malus systemの概要】

ガソリン車

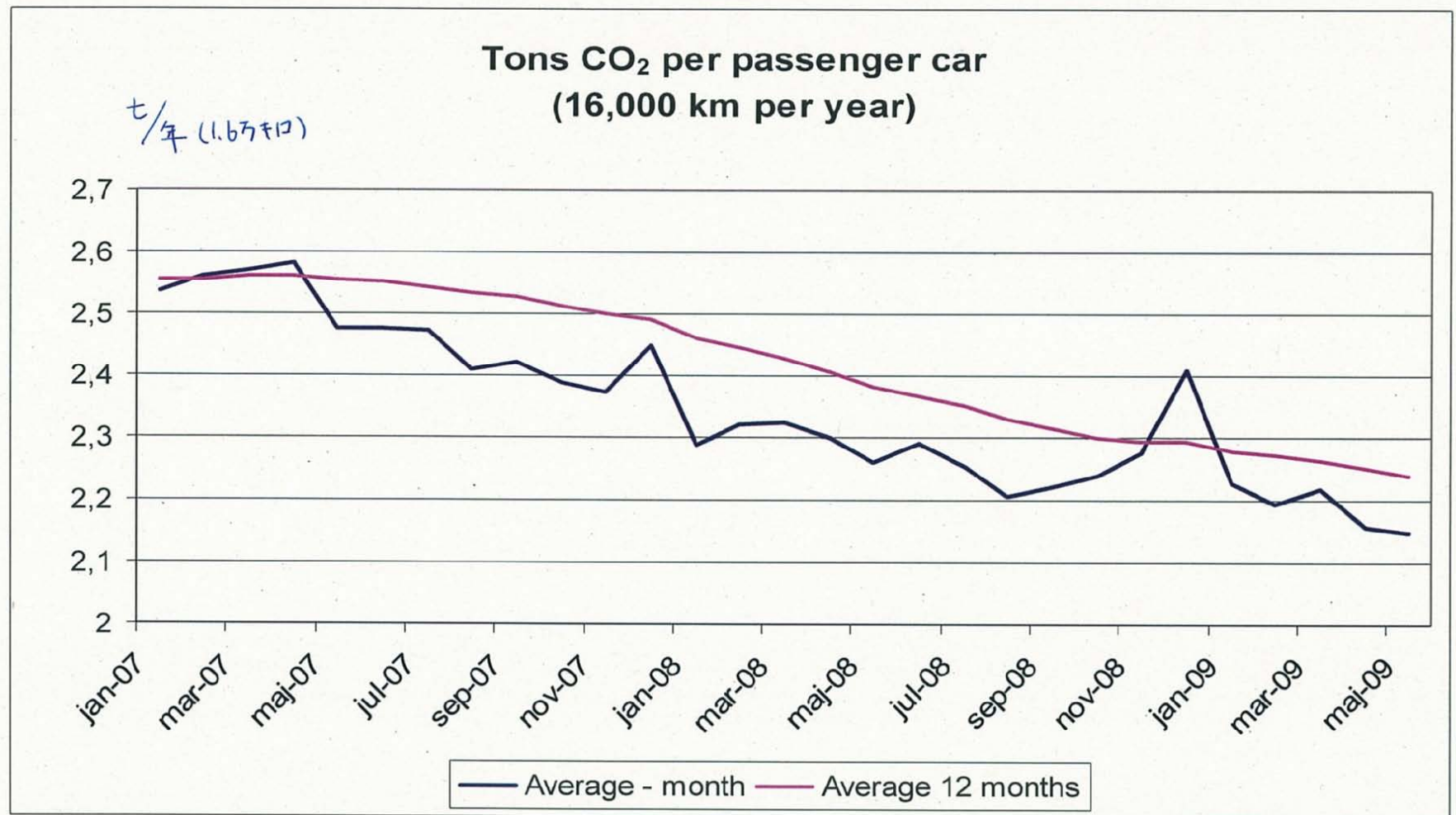
- ・ 燃費性能が $16\text{km}/\ell$ 以上の乗用車 → 燃費が $1\text{km}/\ell$ 向上するごとに4000DKK軽課
- ・ 燃費性能が $16\text{km}/\ell$ 未満の乗用車 → 燃費が $1\text{km}/\ell$ 低下するごとに1000DKK重課

ディーゼル車

- ・ 燃費性能が $18\text{km}/\ell$ 以上の乗用車 → 燃費が $1\text{km}/\ell$ 向上するごとに4000DKK軽課
- ・ 燃費性能が $18\text{km}/\ell$ 未満の乗用車 → 燃費が $1\text{km}/\ell$ 低下するごとに1000DKK重課

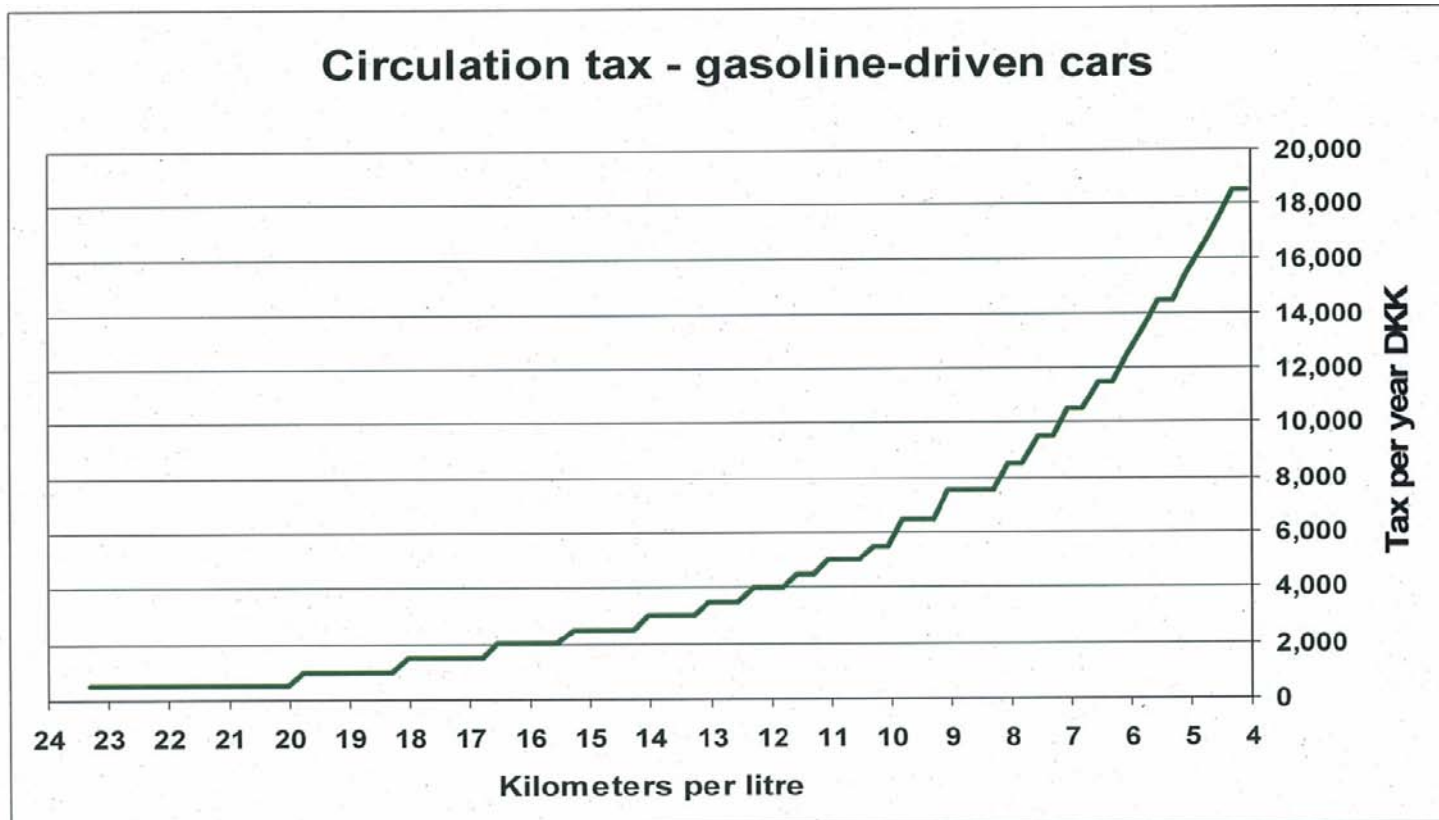
Bonus/malus制度の効果について

- Bonus/malus導入以降、デンマークの乗用車のCO₂排出量は減少する傾向にある。



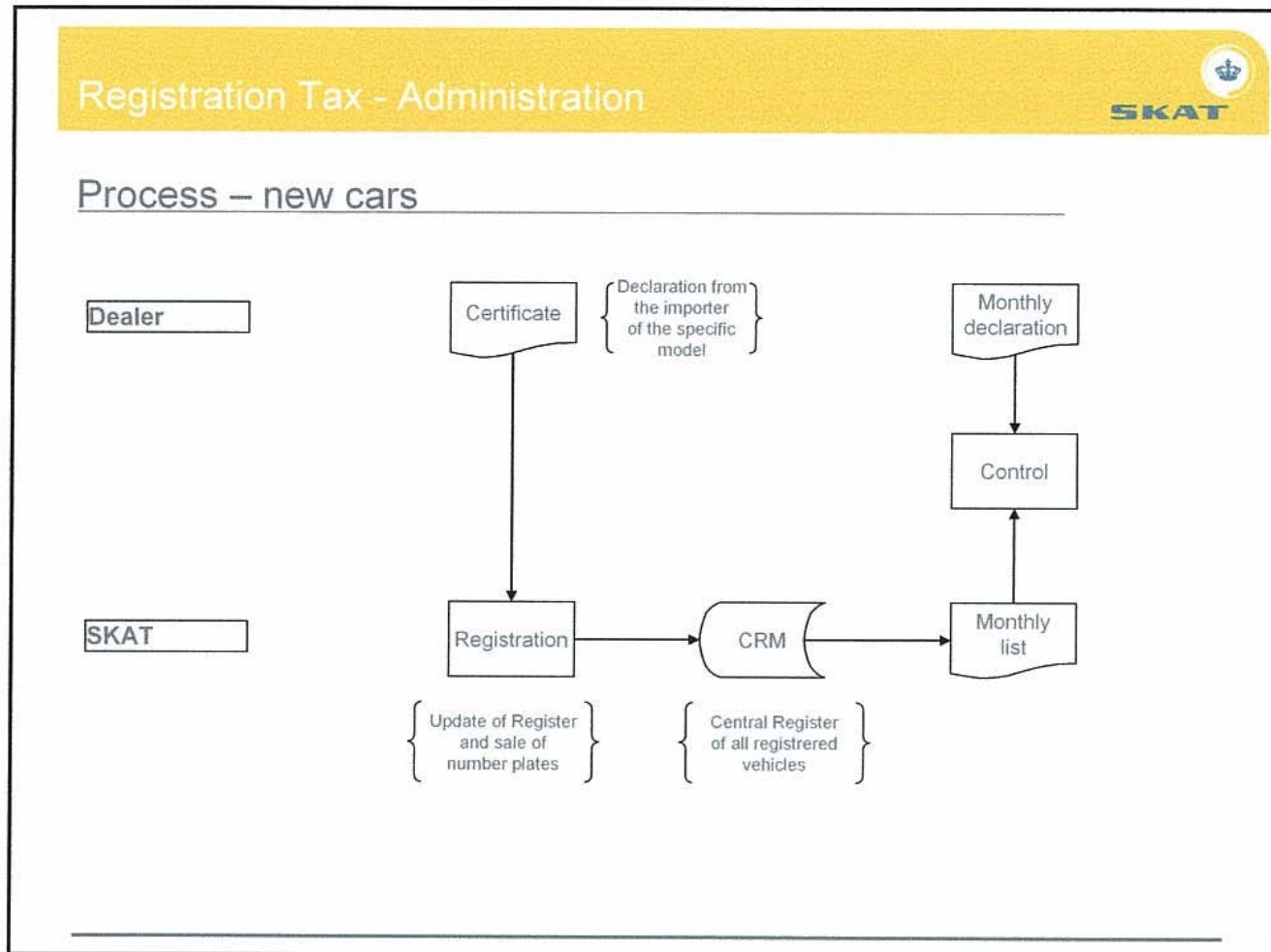
グリーンオーナー税（保有税）について

- 1997年7月1日以降登録された乗用車については、燃費性能に応じて、毎年保有税が課される（それ以前に登録された自動車は旧体系（重量）により課税）。
- ガソリンと軽油ではCO2排出量が違うことから、異なる税率表を採用。また、軽油はガソリンより燃料への課税額が少ないことから、ディーゼル車について超過課税を行っている。（16,000km/年走行でバランス）
- 元来、インフレ率等を加味した税率スライド制が導入されていたが、tax-freeze（増税凍結）策により、現在スライドを凍結中



自動車登録税の徴収体制について

- 自動車登録税は、ディーラーから月次でまとめて申告。SKATが登録データと突合。(国税庁に相当)
※ デンマークでは、自動車登録事務は、SKATが所管。
- 課税に必要な情報は、申告の際にtype-approvalを提出することで確認。



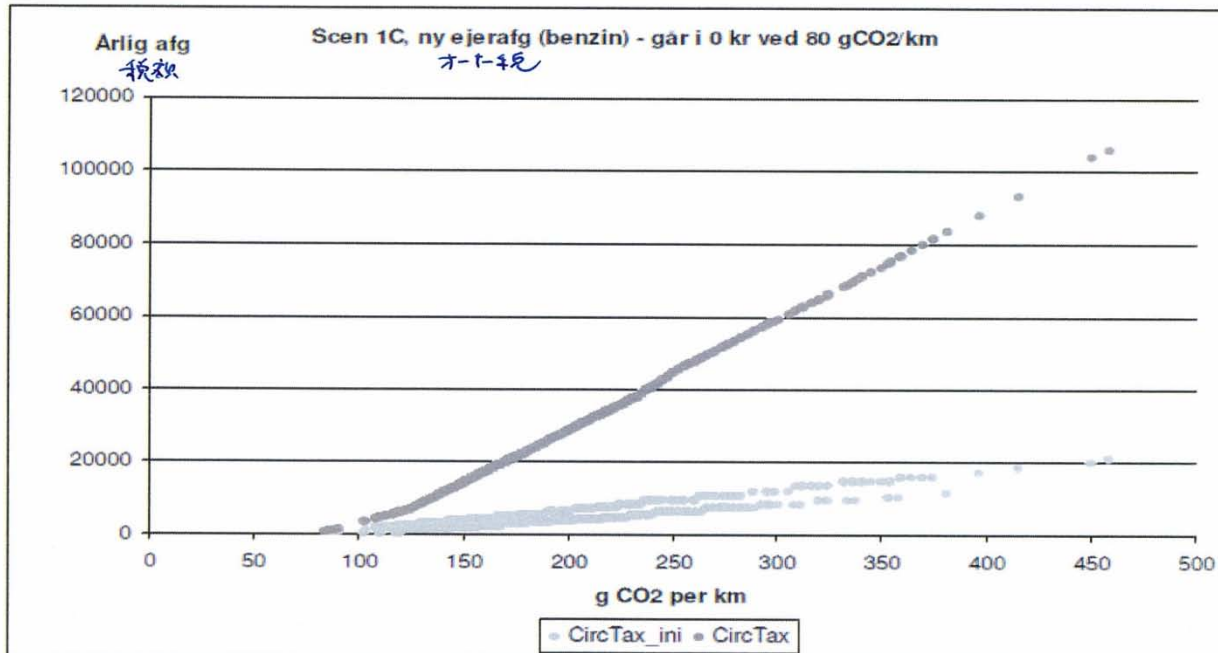
デンマーク産業会（D I）の提案について

問題意識

- 消費行動は、イニシャルコストによって影響を受けやすいことから、登録税を引き下げることにより、環境性能の良い自動車への買い替えの促進を期待。
- 車両価格と燃費の間に相関関係は薄く、燃費性能が悪い低価格自動車が存在

提言の内容

- 税収中立を前提として、国民へのエコカー普及促進を図るべく、以下の2点を提言
 - ① 自動車登録税を廃止すること
 - ② 保有税をCO₂ベースの課税に改めること
- DI案によれば、旧来に比べ9.4%のCO₂削減効果が期待



資料3

(イギリスの自動車関連税制の概要)

イギリスの自動車関連諸税の概要

- V A T
- 自動車物品税 (V E D (vehicle excise duty))
- 社用自動車税 (C C T (company car tax))

VEDの制度変遷

1889年 創設

1909年 VED税収を道路の建設・維持に充てる制度の創設

1936年 上記制度の廃止

【理由】整備需要を税収が超過しており、また他の政策目的のために増税されていたため

1998年 労働党政権において、VEDの環境配慮型税制への改正を提言

2001年 VED改革の実施

- ① 課税標準をエンジンサイズ(CC)からCO2排出量へ変更
- ② 税率区分は4つに設定。税収中立を前提
- ③ 既販車については、引き続き旧税体系を適用

2002年 税率区分を4から5へ細分化

2003年 税率区分を5から6へ細分化

2006年 税率区分を6から7へ細分化

2009年 税率区分を7から13へ細分化。First year rateの導入

この間
22回の増税
が実施

VEDの概要

- 2001年から課税標準を排気量からCO₂へ変更。(税込中立を前提)
- 一義的には、税込確保が目的の一般財源(環境税という位置づけはなされていない)
- 技術進展に対応するため、数年ごとに税率を見直し
- 2009年よりFirst-Year Rateを導入

Vehicle Excise Duty for Cars registered from 1 March 2001 onwards

VED band	CO ₂ emissions (g/km)	Standard rate 2008-9	Standard rate 2009-10*	Standard rate 2010-11*	First-Year Rate 2010-11
A	Up to 100	£0	£0	£0	£0
B	101-110	£35	£35	£20	£0
C	111-120	£35	£35	£30	£0
D	121-130	£120	£120	£90	£0
E	131-140	£120	£120	£110	£110
F	141-150	£120	£125	£125	£125
G	151-165	£145	£150	£155	£155
H	166-175	£170	£175	£180	£250
I	176-185	£170	£175	£200	£300
J	186-200	£210	£215	£235	£425
K**	201-225	£210	£215	£245	£550
L	226-255	£400	£405	£425	£750
M	Over 255	£400	£405	£435	£950

*Alternative fuel discount: 2009-10, A-I £20, J-M £15; 2010-11 onwards, £10 all cars

**Includes cars emitting over 225g/km registered before 23 March 2006

First-Year Rate（1年目の自動車税の重軽課制度）の導入について

- 2010年4月より登録初年度自動車用と2年目以降の自動車用の2つの税率帯（前者をfirst year rate又はshowroom-taxと称する）が設けられる。
- CO2排出量の少ない自動車ほどfirst year rateが優遇（軽課）されるのに対して、CO2排出量の多い自動車は重課されることとなる。
- このような制度を設けた趣旨は、環境的な観点から、買い替えを奨励するため。（当局としては、エコカーへの買い替えは、イニシャルコストの多寡が重要なポイントになると考えているとのこと）
- これにより、VEDは流通税としての性格を併せ持つものとなった（財務省）

© THE KINGS REVIEW part2

財政支援は、自動車の購買から使用まで通じて、人々が選択を行うに当たって決定的な存在である。

【略】

ー 消費者は、将来コストを大目に割り引く傾向があり、購入段階でのインセンティブは、人々の自動車の購買行動への影響という面で強い影響を与える。

第3回研究会 資料4

資料4

(海外調査の結果について 【総括】)

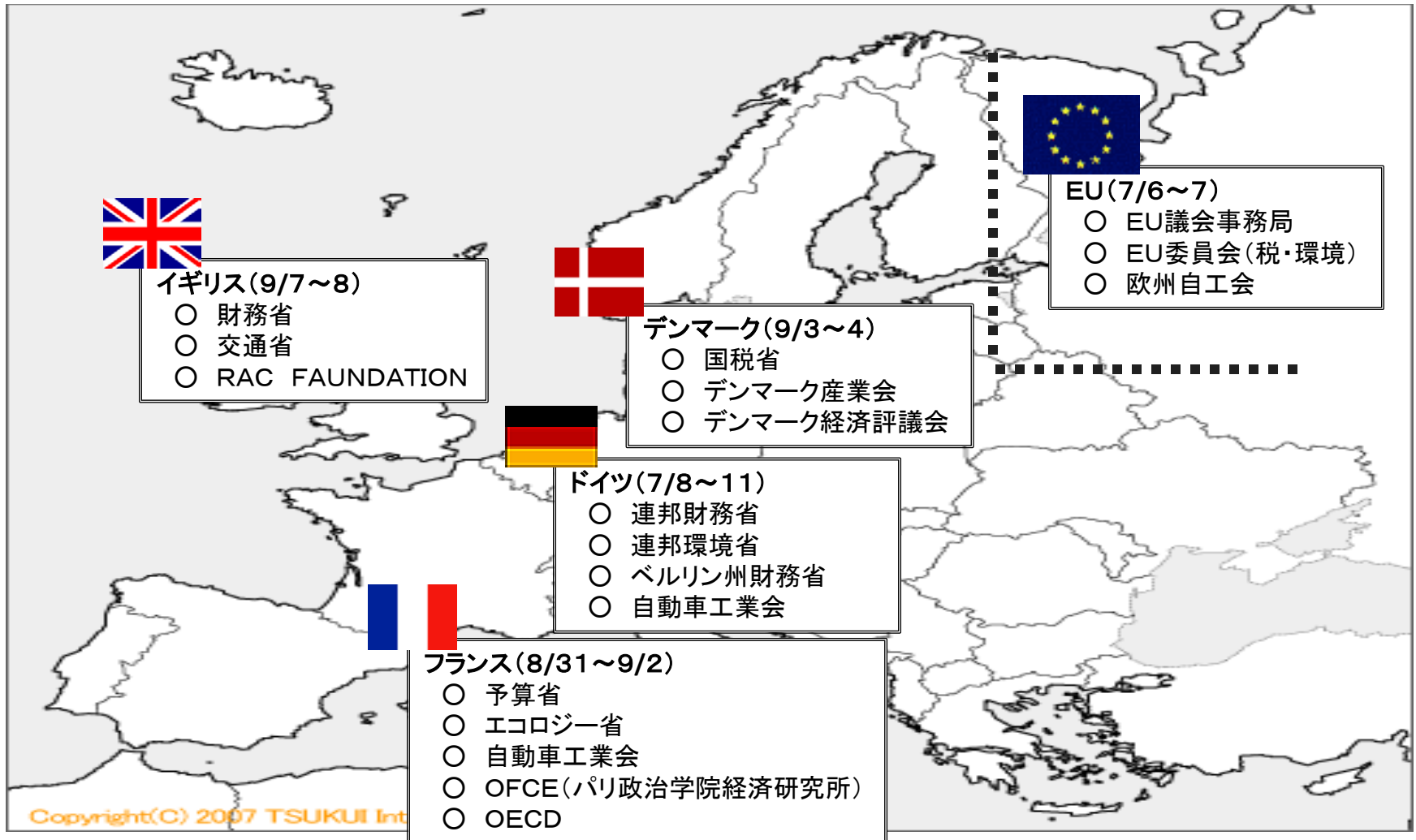
海外調査結果の概要について

1 期間

平成21年7月5日～12日、8月30日～9月9日

(諸富座長、平木補佐) (松本委員、吉村委員、高田補佐)

2 調査実績



目次

- 登録課税の意義について
- 2005年EU指令案への対応（二重課税批判について）
- CO₂課税の効果測定について
- CO₂課税導入後の税の性格論について
- 車体課税でCO₂課税を仕組む意義について
- CO₂課税に対する業界の反応について
- 営業用自動車の取り扱いについて
- CO₂導入に当たっての社会政策的配慮

登録課税の意義について

- 保有課税のほかに、登録(取得)段階で車体課税を行うことに固有の意義はあるか。
⇒ 各国とも積極的な意義づけは行われていないが、買い替え促進には有効という点では概ね見解が一致。

フランス	<ul style="list-style-type: none">• 哲学的な理由は思いつかない。要は、予算が必要ということに尽きるのだろう。【予算省】• 登録段階でインセンティブ(bonus/malus)を仕組んだのは、消費者はshort-termで消費行動を決定するとのアメリカの研究成果に基づくもの【エコロジー省】• 保有課税であろうと、登録課税であろうと政策的効果に大きな違いはない。かつては、消費者はshort-termで行動するとの主張がよくなされたが、必ずしもそうではないとする研究が最近出てきた。【OECD】
デンマーク	<ul style="list-style-type: none">• 消費行動はインシヤルコストに影響されやすい。ただし、我が国では高額登録税が労働力の移転を阻害する結果になっておりEU指令に抵触すると考えている【デンマーク産業会】• 結果論だが、登録税を引き上げた結果、自動車小型化したり台数の減少するなど環境対策には貢献した。【税務省】
イギリス	<ul style="list-style-type: none">• よくわからない。研究の対象【グライスター教授】• 買い替え促進はインシヤルコストの多寡が重要であり、first-year-rateを導入したのもこのため。これによりVEDに流通税と財産税両方の意味合いが生じたものと理解。【財務省】
ドイツ	<ul style="list-style-type: none">• ドイツに登録課税がない理由は、燃料課税が十分高いことが挙げられる【独自工会】

2005年EU指令案への対応について

- 2005年指令案への対応如何。登録課税に対して二重課税との批判はないか。
⇒ 登録税課税国については、指令案に否定的。

EU	<ul style="list-style-type: none">登録課税は、基本的に走行距離等に基づかない課税であり、二重課税の問題もある。他方、額を動かすことで環境性能のよい自動車への選択に影響を及ぼすことに有効との考え方もある。【環境総局】
フランス	<ul style="list-style-type: none">廃止する考えはない。わが国の自動車登録税は、82年の地方分権改革の際、道路保全事務を国から県に移譲する際に、見合いの財源として付与したものであることに留意しなくてはならない(廃止に馴染まない)。【予算省】国民も慣れたせいも、二重課税であるとの批判は最近聞かない。フランスは二重課税の伝統が深く、家屋に対しても3種の税が課されている。【予算省】
デンマーク	<ul style="list-style-type: none">廃止する考えはない。本来各国ごとに決められるべき話。【税務省】自動車登録税は、公道で自動車を使用する権利を付与することへの対価であり、VATとは性格が異なる。二重課税には当たらない。【税務省】

車体課税にCO2課税に導入した政策効果について

○ 車体課税にCO2課税を導入することにより、どのような効果があったのか。

⇒ 乗用車の低燃費化の向上に一定の成果があったものと各国とも認識。CO2削減量への寄与については不明。

ドイツ	<ul style="list-style-type: none">• 今回の改革のパッケージは、廃車代替を進めることが主目的であり、景気刺激策という側面がある。改革によるCO2排出量への影響は試算できていない。買い替えられる乗用車からのCO2排出量は、気候変動全体からするとわずかな量である。【ドイツ財務省】• 社会的な行動に係る変化をもたらすという点については評価できるが、実際のCO2削減にどれほど効果があるかについては未知数である。【ポツダム大学 ペーターセン教授】
フランス	<ul style="list-style-type: none">• 自動車については、注意深くCO2排出量/kmをウォッチしている。Bonus/malusの導入により飛躍的に向上した【エコロジー省】• 残念ながら政策効果の測定モデル等は存在しない【OECD】
イギリス	<ul style="list-style-type: none">• 交通量や燃料消費と違って、VED(車体課税)の政策効果については、(国際的に)学術的研究が進んでいるとはいえない状況【グライスター教授】

車体課税で環境税を仕組む意義について

○ CO2排出抑制を車体課税で仕組むことの意義如何。

⇒ 各国とも積極的な意義づけは行われていないが、燃料課税を補完する役割として一定の評価。

フランス	<ul style="list-style-type: none">• CO2排出抑制の観点からは、CO2排出量と税金を直結させることが有効。その意味では燃料課税の方が有効と言える。車体課税はそれを補完する役割【J＝ル＝カシュー氏】• 燃料課税やロードプライシングで仕組むのが理想的。【OECD】• しかし、現在の経済状況を一つの契機として、車体課税はオプションの一つとして使う手はあるだろう。ただし、インセンティブとして税制を使うことは基本的には反対。悪いものに課税する(汚染者負担)が原則と言うのがOECDの立場【OECD】
デンマーク	<ul style="list-style-type: none">• 燃料課税が理想的。走行課税を導入することが与党で検討されているが、GPSなどのインフラが未整備なため実現性は薄い。日本は島国であり、燃料課税を引き上げても他国で給油しようがないのに、なぜそうしないのか疑問。【税務省】• 登録税は廃止すべき。ロードプライシングがお薦め。【経済評議会】
イギリス	<ul style="list-style-type: none">• ロードプライシングなり走行距離に応じた課税が有効と考える。(環境税の本質は)経済学的にいえば、炭素に正しいpriceを付け、その税収の位置づけを明確化すること。それ以外は2次的な問題でしかない【グライスター教授】

CO2課税導入後の税の性格論について

○ CO2課税を導入することに伴い、課税根拠の変更を行ったか

⇒ 各国とも環境対策としての側面があることは否定しないも、積極的に課税根拠として位置付けている国はなし。

EU	<ul style="list-style-type: none">• CO2課税後も、課税ベースとしてCO2とその他のベース(CCなど)を併用するべきである。2005年指令案において、自動車税の50%について、CO2基準を採用するべきと盛り込まれたのは、自動車税には財産税的、道路損傷負担金的性格や駐車場整備など一定の費用に充てるべきなどの考えがあり、そういった部分を自動車課税に残すべきとの考え方に基づく【EU環境総局】• ドイツの新しい制度(CO2と排気量の併用)はfair combinationである。【EU環境総局】
ドイツ	<ul style="list-style-type: none">• 自動車税は贅沢品・財産への課税として導入された。85年からgood behaviorを促すために、有害物質の削減へのインセンティブとして、EURO基準による課税を導入した【財務省】• 環境抑制的側面という議論はあるが、税であることから、税収の確保が第一の目的である。環境の観点からは、前面に出してはいない。【財務省】
フランス	<ul style="list-style-type: none">• そもそも自動車が財産という発想はない(ゆえに財産課税とはいえない)。• TIPPS(石油産品国内消費税)も社用自動車税も環境税として理解されていない。(環境対策というのは結局は後付け)【予算省】
デンマーク	<ul style="list-style-type: none">• 77年に登録税の引き上げを行っているが、あくまで財政目的。 ※ その後課税根拠を変更した等のコメントはなかった• グリーンオーナー税についても財産税という認識。【国税省】
イギリス	<ul style="list-style-type: none">• 一義的には税収目的であり、一般財源。【財務省】

自動車業界の反応について

- CO2課税の導入等の際し、自動車業界からどのような反応があったか。
⇒ 以下の通り。

ドイツ	<ul style="list-style-type: none">• CO2課税の導入は、政治的判断と理解。燃費性能のよい自動車を優遇するということ。基本的には税収中立なので、自動車保有者の負担が減るわけではない。【独自工会】
フランス	<ul style="list-style-type: none">• 我が国においても、自動車会社の力は強いが、CO2課税の導入については特段の反応はなかった。【予算省】• はっきり言ってフランスの自動車に対する税金は、あまり高いと思わないので問題視していない。むしろロビイング相手としてはEUに対するものが専ら。ただし、炭素税には注意を払う必要があると思っている。【仏自工会】
イギリス	<ul style="list-style-type: none">• イギリスの主要自動車メーカーは、殆ど外国資本になってしまった。残った企業と言えば、アストン・マーチンやロールスロイスなどがそうだが、これらの企業は大企業といえないことから、EU規制で不利益を被らないよう彼らの意見に耳を傾けるようしている。【交通省】

営業用自動車の取り扱い

○ CO2課税導入後の営業用自動車の取り扱い。

⇒ 以下の通り(各国により区々の対応)

フランス	<ul style="list-style-type: none">• 保有課税については、法人車のみが対象(=社用自動車税)。• 社用自動車は乗用車のみが対象であるが、トラックについては別途車軸税で対応することとなっている。【予算省】 ※ 車軸税の課税標準は「重量」
デンマーク	<ul style="list-style-type: none">• 営業用自動車については、自動車登録税率を大幅に軽減。このため、営業用自動車を個人利用する例が後を絶たない。【税務省】
イギリス	<ul style="list-style-type: none">• (流通コスト削減の観点からわが国では営自較差が存在する旨言及したところ、)イギリスでは、営自較差は存在しないが、そのような措置を設けている方が個人的には好ましいと思う。【財務省】

CO2課税導入に当たり、社会政策的配慮を加えているか

- 自動車に移動手段を頼らざるを得ない地方住民等に対する減免措置等はあるか。
⇒ 車体課税において対応を行っている国はなし。

フランス	<ul style="list-style-type: none">炭素税については、その税収を財源に、貧困層や地方在住者への給付金(グリーンチェック)を支払うことを決定【エコロジー省】※ 車体課税については、特段言及なし。
デンマーク	<ul style="list-style-type: none">そうした配慮は加えていない。我々は税を集めるのが仕事であり、それより後は政策官庁が考えるべき話。【国税省】
イギリス	<ul style="list-style-type: none">※ 一般財源であり、特段対応は行っていない模様

平成22年度税制改正について

平成 22 年度税制改正大綱(抄)

平成 21 年 12 月 22 日

閣 議 決 定

第 3 章 各主要課題の改革の方向性

7. 個別間接税

(3) 暫定税率、地球温暖化対策のための税等

① 暫定税率

揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税、自動車重量税及び自動車取得税の暫定税率は、これまで累次の道路整備計画に定められた道路整備のための財源として、道路整備計画と一体的なものとして延長されてきました。

現在の暫定税率は、平成 19 年 12 月に検討された 10 年間の道路整備計画の案を根拠に平成 20 年 4 月から平成 30 年 3 月末までの 10 年間のものとして定められましたが、財源の使途については、前政権下の平成 21 年 4 月に一般財源化され、道路特定財源制度はなくなりました。

このような認識に立って、現行の 10 年間の暫定税率は廃止することとします。

他方、現在は石油価格も安定しており、化石燃料消費が地球温暖化に与える影響についても度外視できない状況にもあります。また、急激な税収の落ち込みにより、財政事情も非常に厳しい状況にあることも踏まえる必要があります。このようなことから、今回の税制改正では、長い経緯に縛られてきた現行の 10 年間の暫定税率は、廃止しますが、当分の間、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税について現在の税率水準を維持することとしました。

ただし、国民の生活を守る観点から、平成 20 年度上半期に見られたような石油価格の異常な高騰時には、本則税率を上回る部分の課税を停止するための措置を併せて講じることとします。

② 地球温暖化対策のための税

地球温暖化対策の観点から、1990 年代以降、欧州各国を中心として、諸外国において、エネルギー課税や自動車関連税制などを含む、環境税制の見直し・強化が進んできています。

我が国における環境関連税制による税収の対 GDP 比は、欧州諸国に比べれば低いといえますが、今後、地球温暖化対策の取組を進める上で、地球温暖化対策のための税について、今回、当分の間として措置される税率の見直しを含め、平成 23 年度実施に向けて成案を得るべく更に検討を進めます。

③ 車体課税

自動車関連諸税においてはかねてより簡素化、負担の軽減、グリーン化が強く求められてきました。

平成 22 年度においては、自動車重量税について、現行の 10 年間の暫定税率を廃止した上で、地球温暖化対策の観点から、当分の間、次世代自動車（電気自動車、ハイブリッド自動車等）には本則税率を適用するとともに、次世代自動車と比べて、単位重量あたりのCO₂ 排出量が多いガソリン車等については、本則税率の 2 倍（自家用乗用車の場合）の税率を設定するなどの措置を講じることとします。

また、いわゆる「エコカー減税」（24 年 4 月末まで）については、制度の仕組みを維持します。

以上の措置により、自動車重量税のグリーン化を行いながら、暫定税率による上乗せ分の国分の約 2 分の 1 に相当する規模の税負担の軽減を図ることとします。

自動車取得税については、現行の 10 年間の暫定税率を廃止した上で、地球温暖化対策の観点から、当分の間、現在の税率水準を維持することとします。また、いわゆる「エコカー減税」（24 年 3 月末まで）については、制度の仕組みを維持します。

④ 地方環境税の検討

喫緊の課題である地球温暖化対策を推進するためには、地域において主体的な取組を進め、地球環境に貢献することが求められています。

CO₂ の排出を抑制するためには、地方税においても、すでに軽油等に課税していることを踏まえ、燃料や自動車に対して、環境への負荷に応じた措置を行うことが必要です。

また、地方公共団体は、地球温暖化対策について様々な分野で多くの事業を実施しています。このような地方の役割を踏まえ、地球温暖化対策のための税を検討する場合には、地方の財源を確保する仕組みが不可欠です。

第 4 章 平成 22 年度税制改正

11. 検討事項

〔国税・地方税共通〕

(2) 地球温暖化対策のための税については、今回、当分の間として措置される税率の見直しも含め、平成 23 年度実施に向けた成案を得るべく、更に検討を進めます。

車体課税については、エコカー減税の期限到来時までには、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政の状況も踏まえつつ、今回、当分の間として適用される税率の取扱いも含め、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討します。

これらを法律において規定することとします。

環境自動車税(地方税)の創設

民主党Manifesto

- 「将来的には、(略) **自動車重量税は自動車税と一本化**
- 「CO2等排出量について、**2020年までに25%減**(1990年比)」

欧州の動向

- 既に**17カ国**において、自動車税又は自動車登録税の課税標準等に**CO2を導入**
《代表的な導入国》
イギリス、フランス、ドイツ、スウェーデン、デンマーク 等

※ヨーロッパ自動車工業会資料による

検討の方向性

自動車の保有課税を抜本的に改組し、平成23年度を目途にCO2排出量と税額が連動する仕組みを導入

現在

自動車税(地方税)

(1.6兆円(21年度地財ベース))

排気量(cc)に応じた課税

自動車重量税(国税)

(本則分0.4兆円、暫定上乗せ分0.5兆円(21年度予算ベース))

車両重量に応じた課税

一本化

環境自動車税(地方税)のイメージ

環境損傷負担金的性格
(CO2排出量を勘案した税率)

財産税的性格
(財産的価値を勘案した税率)

注) 課税標準、税率、徴収方法など制度の詳細は今後有識者を交え検討。

参 考 资 料

地方公共団体の地球温暖化対策について(未定稿)

- 京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日全部改定・閣議決定)においては、地方公共団体は、地域の自然的社会的条件に応じた先駆的で創意工夫を凝らした対策へ取り組むことが求められている。
- 地方公共団体合計で1兆5,058億円(都道府県:7,852億円、市町村:7,207億円)。(億円)

地球温暖化対策	取 組 例	都道府県	市町村
エネルギー起源のCO ₂ に関する対策・施策	<ul style="list-style-type: none"> ・市バス等のサービス・利便性向上を通じた公共交通機関の利用促進 ・都市公園、街路等の緑化や官公庁の屋上等の緑化 ・地中熱を利用した融雪施設の設置 ・共同溝の整備 	3,645	4,722
非エネルギー起源のCO ₂ に関する対策・施策	<ul style="list-style-type: none"> ・生ごみ処理機購入費用の助成 ・家庭用廃食油の資源化の促進 	18	796
メタン、一酸化二窒素に関する対策・施策	<ul style="list-style-type: none"> ・焼却灰処理「エコセメント」化の推進(焼却灰の有効利用) ・環境にやさしい農業者(エコファーマー)の認定 	276	335
代替フロン等に関する対策・施策	<ul style="list-style-type: none"> ・代替製品の調達 	1	8
温室効果ガス吸収源対策・施策	<ul style="list-style-type: none"> ・都市林の保全や都市公園施設の整備 ・森林病虫害(松くい虫)の防除 	3,409	1,121
横断的施策	<ul style="list-style-type: none"> ・温暖化対策地域推進計画の策定 	1	1
その他の温暖化対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地球温暖化対策アドバイザーの派遣 ・エコサインガイドラインの策定 	502	224
合 計		7,852	7,207

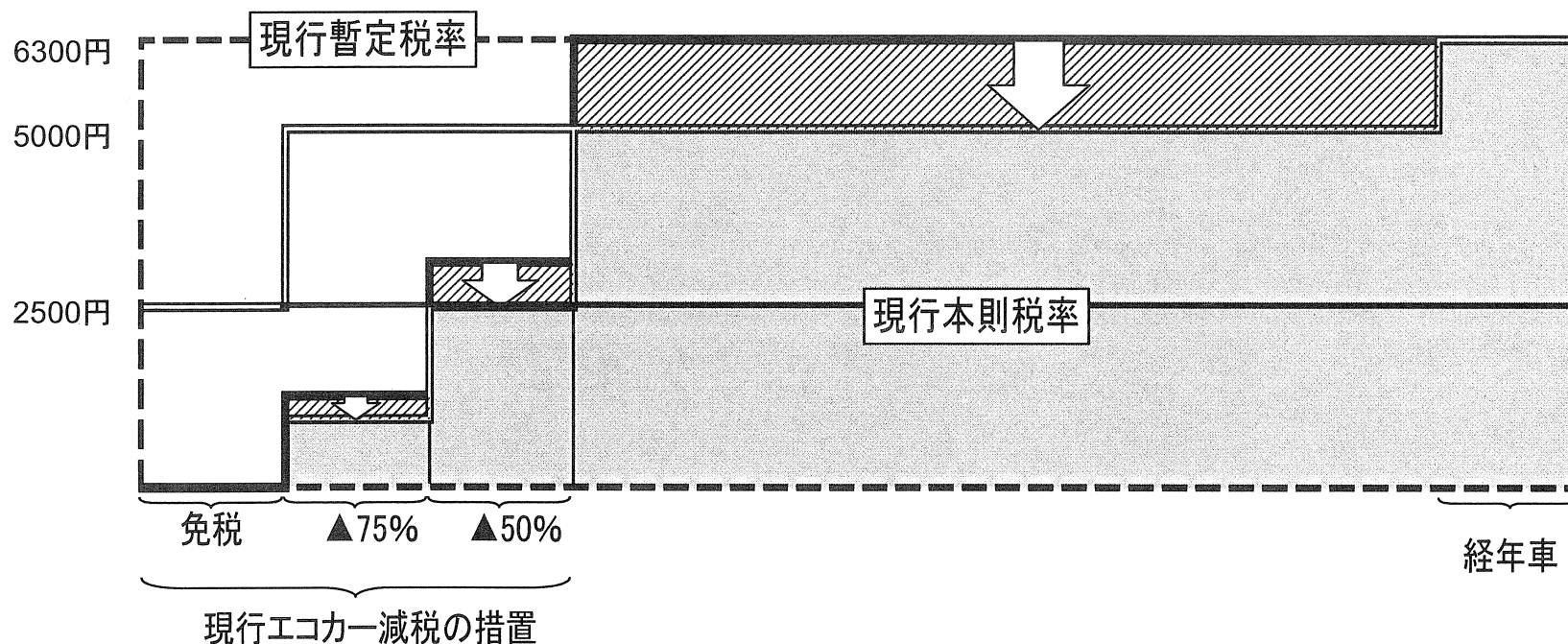
※ 都道府県及び市町村の「地球温暖化対策」に係る平成20年度予算額を調査。

…調査に当たっては、京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日全部改定・閣議決定)別表に記載された「地方公共団体が実施することが期待される施策例」等を示した上で実施。

自動車重量税の見直しの内容（案）

- 次世代型自動車（電気自動車、ハイブリッド車等）には本則税率を適用。
- それ以外の車種（ガソリン自家用乗用車）については、重量当たりのCO2排出量が次世代自動車の倍程度であることを踏まえ、本則税率の2倍の税率とする。
- 軽自動車、大型車、営業車等については、ガソリン自家用乗用車に係る現行税率からの引下げ割合と同程度の税率引下げとなるよう調整する。
- 経年車（18年超）については、環境への負荷を考慮して、現行の負担水準（暫定税率の水準）を維持。
- いわゆる「エコカー減税」（24年4月末まで）については維持。（軽減の対象となる税率が引き下がることに伴い負担減。）

自家用乗用車の場合の税率（0.5t・年あたり）



自動車重量税(国税)の概要

創設時期

昭和46年（第6次道路整備5か年計画による道路財源の必要性から創設）

課税主体

国

課税客体

- ① 新規検査若しくは予備検査による自動車検査証の交付又は継続検査、臨時検査、分解整備検査若しくは構造等変更検査による自動車検査証の返付を受ける自動車
- ② 車両番号の指定を受ける軽自動車

納税義務者

上記の自動車検査証の交付又は返付を受ける者及び車両番号の指定を受ける者

税率

- ・以下の表は、次世代型自動車(電気自動車、ハイブリッド自動車等)及び経年車(18年超)以外の自動車に対する税率。
- ・次世代型自動車については本則税率、経年車については暫定税率廃止前の税率水準が適用される。

(単位：円)

区 分		自家用自動車			営業用自動車			
		車 検 有 効 期 間			車 検 有 効 期 間			
		1年	2年	3年	1年	2年	3年	
検査自動車	乗用自動車	車両重量0.5tごと	5,000	10,000	15,000	2,700	—	—
	バス	車両総重量1tごと	5,000	—	—	2,700	—	—
	トラック(車両総重量2.5t超)	〃	5,000	10,000	—	2,700	5,400	—
	トラック(車両総重量2.5t以下)	〃	3,800	7,600	—	2,700	5,400	—
	特殊用途自動車	〃	5,000	10,000	—	2,700	5,400	—
	小型二輪	一両につき	2,200	4,400	6,600	1,600	3,200	4,800
	軽自動車	〃	3,800	7,600	11,400	2,700	5,400	—
届出軽自動車	軽二輪	一両につき	5,500			4,300		
	その他	〃	11,300			8,100		

納付方法

時期：車検時（自動車の種類に応じて1～3年ごと）

※臨時検査については上記税率の2分の1の税率

方法：自動車重量税印紙納付（臨時検査等にあつては現金納付）

納税地：車検証の交付等の事務をつかさどる運輸支局等

性 格

権利創設税（車検等によって初めて自動車の運行が可能になるという法的地位に着目）

税 収

10,755億円（平成20年度決算額）

（うち国税分7,170億円、譲与税分3,585億円）

割合：2/3は国、1/3を市町村へ譲与（自動車重量譲与税）

その他

自動車リサイクル法により適正に解体された自動車について、自動車検査証の残存期間に相当する自動車重量税を還付。

平成22年度税制改正要望 地球温暖化対策税の具体案

【課税の仕組み】	<p>①原油、石油製品(ガソリン、軽油、重油、灯油、航空機燃料)、ガス状炭化水素(天然ガス、LPG等)、石炭を対象に、輸入者、採取者の段階で課税(石油石炭税の納税システムを活用)</p> <p>②ガソリンについては、①に加えて、ガソリン製造者等の段階で課税(揮発油税の納税システムを活用)</p>
【税率】	<p>①(輸入者・採取者)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原油、石油製品 2,780円/kl (1,064円/二酸化炭素トン、3,900円/炭素トン) ・ガス状炭化水素 2,870円/t (1,064円/二酸化炭素トン、3,900円/炭素トン) ・石炭 2,740円/t (1,174円/二酸化炭素トン、4,303円/炭素トン) <p>②(ガソリン製造者等)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン 17,320円/kl (7,467円/二酸化炭素トン、27,380円/炭素トン)
【税収額】	<p>○総額約2.0兆円</p> <p>①全化石燃料への課税1.0兆円強 (うち石炭の税率の天然ガスとの均衡化0.03兆円)</p> <p>②ガソリンへの上乗せ課税1.0兆円弱</p>
【軽減措置】	<p>○以下については、免税とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・製品原料としての化石燃料(ナフサ) ・鉄鋼製造用の石炭・コークス ・セメントの製造に使用する石炭 ・農林漁業用A重油 <p>○その他、国際競争力強化等の観点からの特定産業分野への配慮や低所得者等への配慮については、使途となる歳出・減税で対応</p>
【実施時期等】	<p>○平成22年4月より実施。</p> <p>○次年度以降、国内排出量取引制度が導入される際には、各国の例も参考に、排出量取引の対象となる事業者の負担の軽減措置を検討する。</p>
【使途】	<p>○「チャレンジ25」実現に向けた政策パッケージに盛り込まれる地球温暖化対策の歳出・減税に優先的に充てることとするが、特定財源とはしない。</p>

○その他

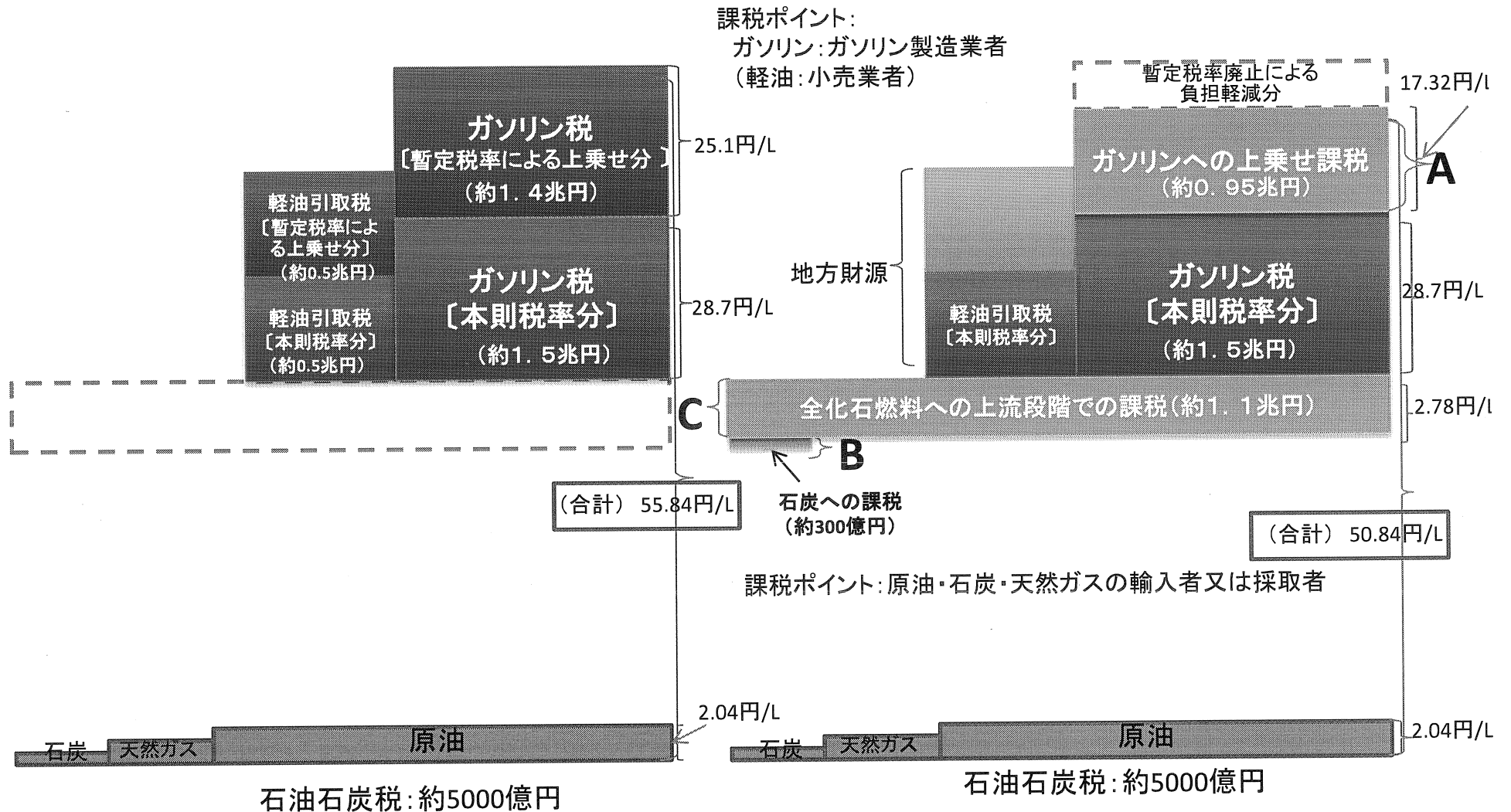
・軽油についての個別の課税については、税制調査会において別途ガソリンに準じて検討が必要。

地球温暖化対策税の全体像

※ 【〇円/L】は、ガソリンの税率

〔 現行制度 〕

〔 導入後 〕



第5回研究会 資料3

車検時徴収方法の導入に係る論点について

<車検時徴収とは>

車検(新規検査、継続検査、構造変更検査)時に、都道府県に自動車税を納税する仕組み。納税額は、次の車検までの年度分の自動車税額を先取り。

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none">• 車検代と同時に徴収されるため納税者の負担感が低い。• また、車検時の一括徴収で徴収が完了するため、徴税の簡素化に資する。• 滞納防止の効果が見込め、徴収率の向上に資する。	<ul style="list-style-type: none">• 車検徴収の仕組みの整備が必要(実務的な対応が新たに必要)。• 車検は、どの都道府県でも運輸支局で受検可能なため、清算の仕組みが必要。 ※ 県域を越える引越しの場合も同様

検討項目

① 車検時に徴収するとした場合、誰がどのように徴収事務を行うか。

- 案1) 運輸支局に都道府県の受付を併設させる
- 案2) 国の機関である運輸支局に徴収を委託する

② 納税者が主たる定置場以外の都道府県で車検を受検する場合の徴収をどのように行うか。

- 車検は任意の運輸支局で受検が可能であるため、納税地外で車検を行う場合の納付方法が問題となる。
 - 案1) 県税事務所に全国の証紙を備える
 - 案2) 都道府県相互の清算の仕組みを導入する

CO2排出量の把握方法等について

1 CO2排出量の把握方法について

(現状)

- ・ 環境特例では、燃費性能を表す指標として「燃費基準達成レベル」を利用している。この燃費基準達成レベルは、車検証に記載され、課税庁は、車検証を確認することにより、特例要件の適合性を確認することができる。

(論点)

- ・ これをCO2排出量を基準にした仕組みに改める場合、現在、国土交通省が把握している個車毎の燃費値などを基にCO2排出量を換算し、これを車検証に記載するシステムの構築が必要。
- ・ ただし、既販車の場合、燃費値を付与されていないものや現在と測定モードが異なる燃費が付与されたものも存在し、その取り扱いについて実務的に検討が必要。

2 CO2性能の表記方法について (g/km か km/l か)

(概要)

- ・ 自動車が生じる二酸化炭素の量は、燃料の消費量に応じて増減するものであることから、燃費性能に概ね連動する。したがって、CO2排出量ベースの課税の指標として、CO2-g/km又はkm/lのいずれを利用するとしても大きな差異は生じない。

(課題)

- ・ 納税者の振る舞いをよりエコフレンドリーな方向へ誘導していく観点からいずれの指標を用いることが効果的か検討が必要。
※ 欧州では、前者を用いる国が多いが、デンマークなど後者を用いる国も存在する。