

第2回 自動車関係税制のあり方に関する検討会 議事次第

平成 25 年 6 月 27 日 (木)
10:00~12:00
合同庁舎 2 号館 7 階 省議室

1 開会

2 議事

- (1) 過去に開催した車体課税関係検討会における議論について
- (2) 自由討議

3 閉会

配布資料

- (資料 1) 第 1 回検討会議事概要
- (資料 2) 「自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会」(平成 21 年度) 概要
- (資料 3) 「自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会」報告書
- (資料 4) 「道路損傷負担金」から「環境自動車税」へ(諸富委員提出資料)
- (資料 5) 地方税財源としての「地方税グリーン化」(諸富委員提出資料)
- (資料 6) 「自動車関係税制に関する研究会」(平成 22 年度) 概要
- (資料 7) 「自動車関係税制に関する研究会」報告書
- (資料 8) 「平成 23 年度改正に向けて自動車関係税制抜本見直しの構想」(小西委員提出資料)

第 1 回 自動車関係税制のあり方に関する検討会議事概要

- 1 日時 平成 25 年 5 月 31 日(金) 10 時～11 時 30 分
- 2 場所 合同庁舎 2 号館 7 階 省議室
- 3 出席者 神野会長、鎌田委員、熊野委員、小山委員、中村委員、上村委員、
柏木委員、小西委員、佐藤委員、宗田委員、鈴木委員
- 4 議事次第
 - (1) 開会
 - (2) 新藤総務大臣挨拶
 - (3) 坂本副大臣挨拶
 - (4) 北村政務官挨拶
 - (5) 委員紹介
 - (6) 議事
 - ①検討会の運営について
 - ②今後の検討会の進め方について
 - ③自由討議
 - (7) 閉会
- 5 議事の経過
 - 総務省より、検討会の開催要綱(案)や、検討会のスケジュールについて説明があったのち、原案どおり了承された。
 - 開催要項の規定に基づき、オブザーバーの参画が承認された。
 - 総務省より、関係法律の条文・税制改正大綱、地方財政審議会の意見、自動車関係税制の概況等について説明を行い、その後、質疑及び自由討議が行われた。

(以下、質疑及び自由討議)
 - 平成 22 年の自動車関係税制に関する研究会の報告書のように、環境という考え方で大きく衣替えするのか、これまでの延長の中で改正していくのかは、大きな論点ではないか。

- （自動車取得税の適用状況からすれば、）国内自動車メーカーは（輸入車に比べて）環境対応という点では非常に先行しているが、（これは自動車取得税が）環境という形で事実上機能していることの一つの証拠ではないか。
- 自動車税の税率は、平成元年度の改正で普通自動車と小型自動車との階段が緩くなっているのに対して、軽自動車との格差は大きい。軽自動車の区分は道路運送車両法や道路交通取締法など、税制とは別の法制で定められているものであり、税制上の考え方からすると、7,200円という税率はいかがなものか。
- 小型自動車よりも重量の重い軽自動車もあるといったこともあり、配慮すべき点はあると思うが、軽自動車についてはゼロベースで議論していく必要があるのではないか。
- 小型自動車と軽自動車とは、実態として排気量以外はそんなに変わらないのではないか、よって、税制上そこに線を引く意味はないのではないか。
- 自動車関係税制の創設当初と比べ自動車をめぐる状況は大分変わってきているという状況を広く踏まえ、今後も社会の中で受け入れられ、かつ、地方にとって安定的な税収が確保できる税制の制度設計につながるような議論ができればと思う。
- 一般財源化されたとはいえ、やはり重要な財源であり、特に道路の整備費や維持管理費との関連で、市町村、都道府県の道路維持管理費と税収との関係がどうなっているのかを少し見たほうがいいのではないか。
- 税収を確保するのか、それともインセンティブをかけてどんどん技術革新をするのかというところは分けて考えないといけない。合体型もあると思うが、どのような方向に、この税をシフトさせていくべきなのかが問題。
- 排気量というものをどのように考えるのか、もしくはCO₂排出量で測るのか、そういう測定の問題もあると思う。
- 地方財政の立場から言えば、国がほかの税目で補填するか、自動車関連の新たな関係税を創設するしかないと思うが、現実的には、多分、後者だろうと思う。

- 自動車税は非常に徴収コストがかかるので、徴収主体や徴収方法などについても議論すべき。
- 自動車取得税は、エコカー減税が入ったことで非常に政策税制としての機能が高くなっており、これを廃止する際には、保有課税である自動車税の中に、税収分だけでなく、この政策税制としての機能も含めるようにすべきだと思うが、その場合は簡素化の方向とは矛盾してしまう。
- 滞納の問題から、自治体からは自動車税の車検時徴収ができないかという声が以前からあり、改めて徴収の仕組みも論点としてはどうか。
- 例えば山林に自動車を廃棄してしまうようなこともあると聞くと、環境を考える上では、罰則的な税という観点も必要ではないか。
- 車体課税は自治体にとって非常に貴重な財源。何とかしっかりと財源を確保する議論を期待。
- 自動車税では登録情報は電子データで提供されるが、軽自動車税では手作業で入力しているなど、自動車税よりコストがかかる一方で税率が低いという面があり、徴収コストの削減についても議論されるとありがたい。

(以上)

「自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会」
(平成21年度) 概要

「自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会」（平成21年度）について

趣旨

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

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

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

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

構成員

(敬称略) ※肩書きは当時

【座長】

諸富 徹 京都大学大学院経済学研究科准教授

【委員】

松本 茂 青山学院大学経済学部准教授

吉村 政穂 横浜国立大学大学院国際社会科学研究科准教授

木下 誠 東京都主税局税制部副参事（税制改正担当）

青木 信之、山崎 重孝 総務省自治税務局都道府県税課長

開催実績

【第1回】 平成21年5月19日（木）

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

【第2回】 平成21年8月6日（木）

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

【第3回】 平成21年10月16日（金）

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

【第4回】 平成22年1月28日（木）

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

【第5回】 平成22年3月1日（月）

- ① 報告書案（第三章部分）について
- ② 実務面での論点について

【第6回】 平成22年3月29日（月）

- ① 報告書の最終案について
- ② その他

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

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

1. EUの状況

○ CO₂排出量ベースの課税の状況

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

○ 自動車関連税に係る2005年指令案とその現状

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

○ EUにおけるCO₂排出規制

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

2. 各国の状況

○ ドイツの状況

- ・ 2009年7月1日より、CO₂排出量に応じた課税を取り込むことを柱とした自動車税改革を実施。
- ・ 新規登録された乗用車について、CO₂排出量ベースの金額と排気量ベースの金額との合算により課税し、税収中立で制度設計。

○ フランスの状況

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

○ イギリスの状況

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

○ デンマークの状況

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

3. 環境の視点からの新しい自動車関連税

○ CO₂排出量ベースの課税の検討

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

○ 保有課税でのCO₂排出量ベース課税の検討

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

○ 保有課税の簡素化

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

○ 取得課税を廃止する場合の考え方

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

4. 実務面での課題

○ 車検時徴収

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

○ CO₂排出量の把握方法

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

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部研究科准教授、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

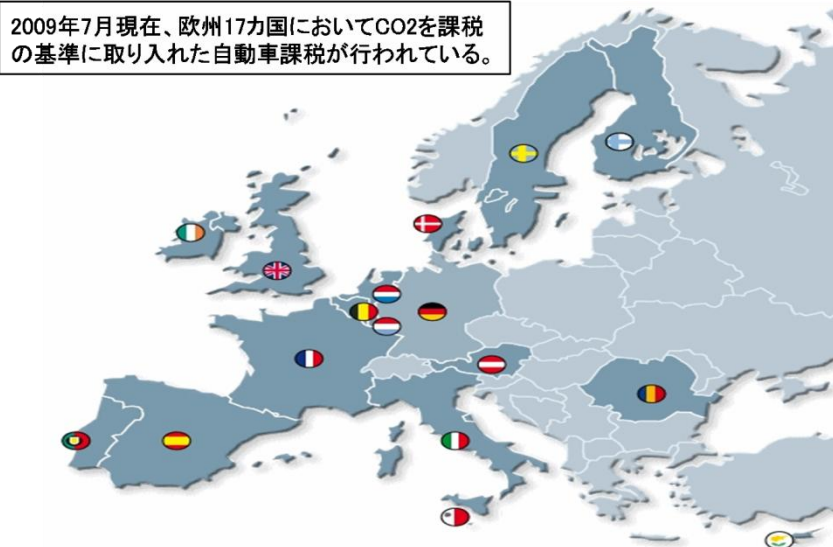
(1) CO2排出量ベースの課税の状況

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



(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%(<120g/km)～36%(>225g/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(<120g/km)～2,100ユーロ(>225g/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 	2009.2.7～ 2009.12.31 (2010.3.31 まで登録)

			<p>一口に増額)と買換え特例は重複適用可能。</p> <p>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。</p> <p>・ 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。</p>	
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 ㍉/100km 以下の新車購入の場合は、1,280 ユーロ。5 ㍉/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、同一の自動車が複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

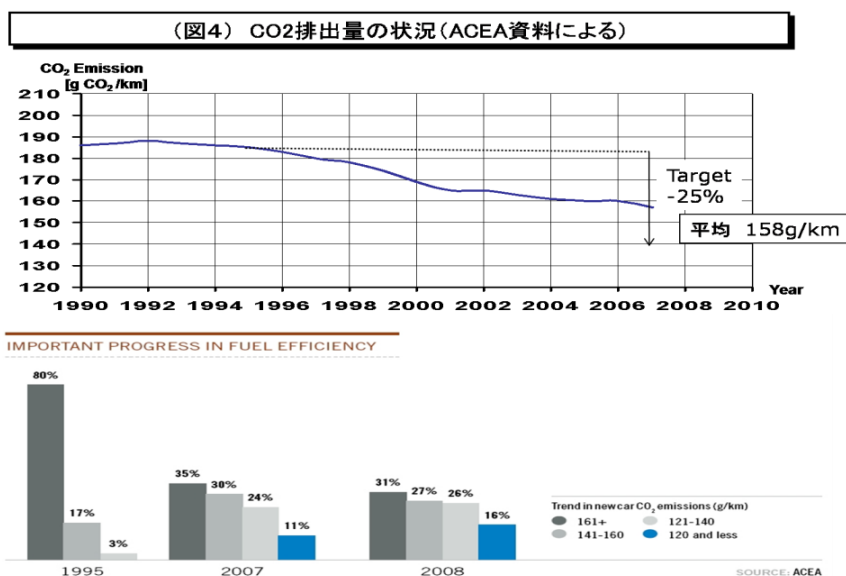
(1) CO₂排出規制法成立までの流れ

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

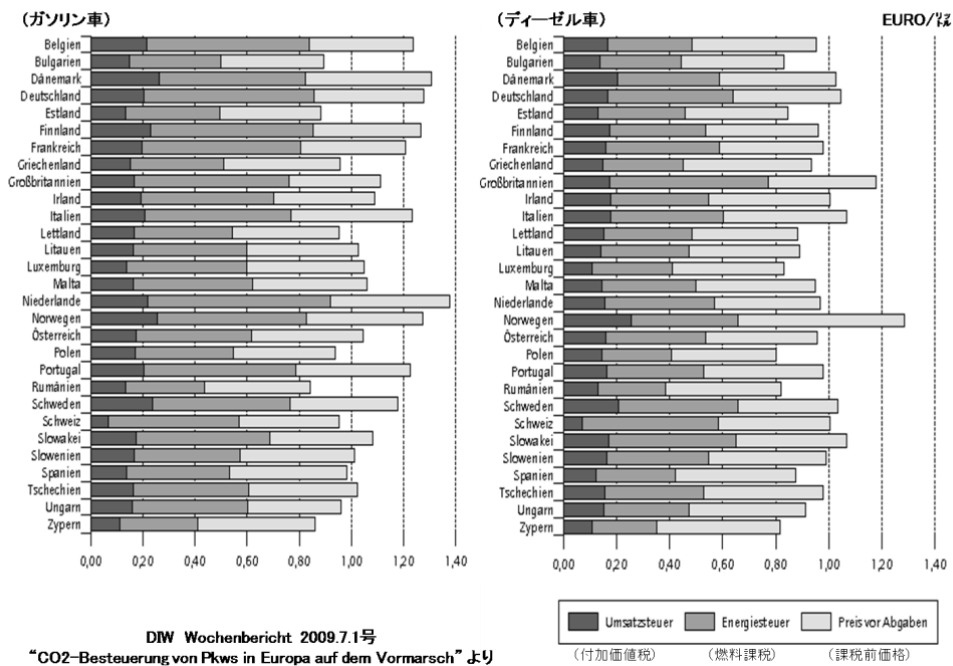
この排出規制は、2014年において車両重量の傾向を研究し、2016年以降の規制値を再検討するとしている。以後、3年ごとに見直すこととされている。

(図) 欧州と日本の燃料課税の水準

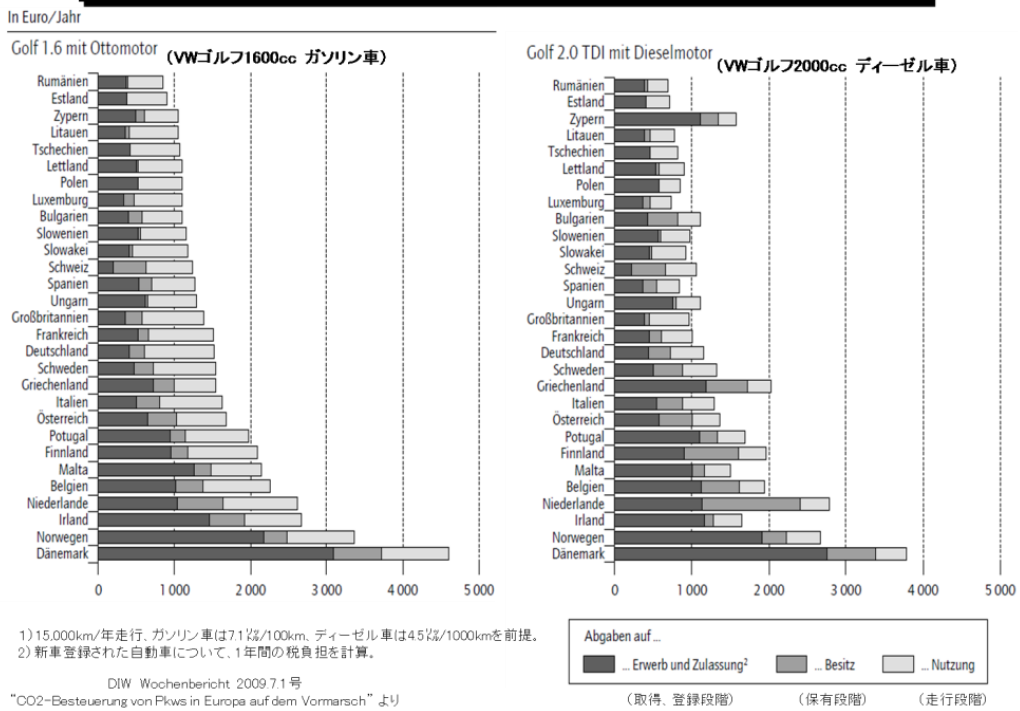
EXCISE DUTIES ON FUELS IN €/1,000 LITRES		EU RATES MINIMUM																										
		AT	BE	BG	CY	CZ	DE	DK	EE	EL	ES	FI	FR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
Unleaded Petrol		442	592	350	299	483	655	561	359	359	360	627	607	448	509	564	434	462	379	459	701	488	583	336	568	403	515	661
Diesel		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

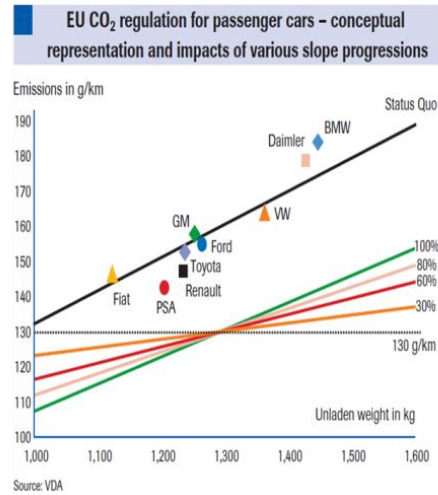
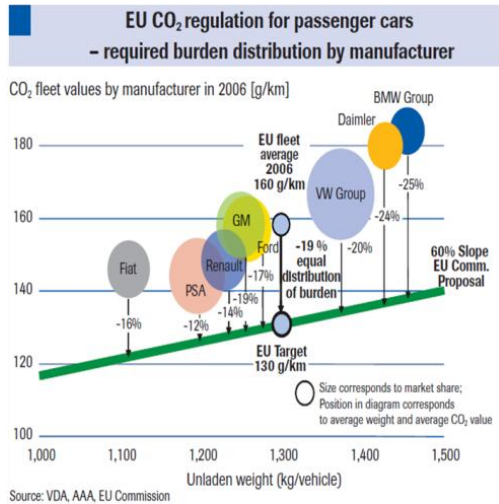
(図) 欧州における燃料価格(税込み)



(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)

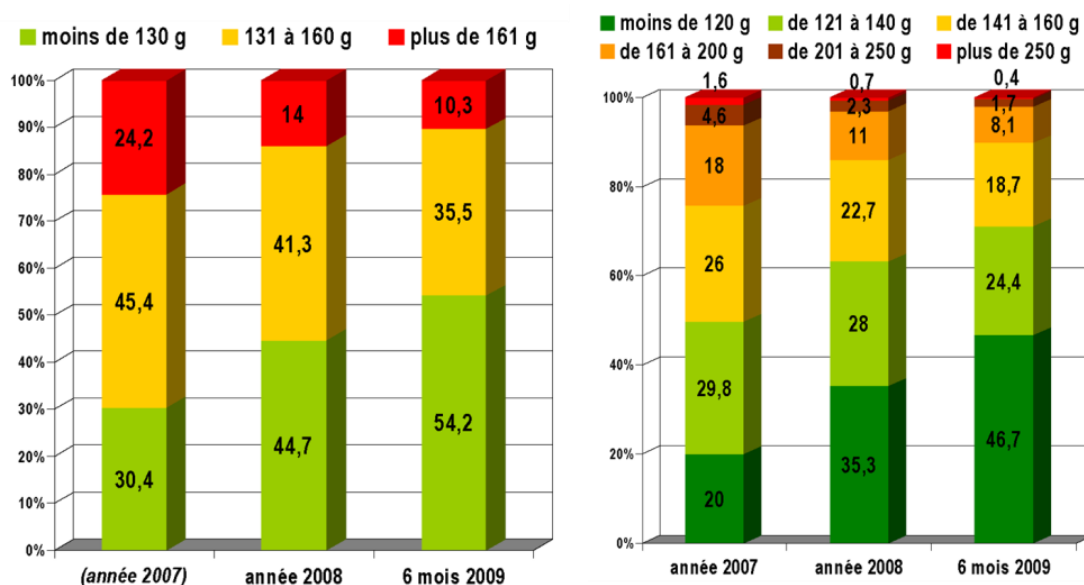
先述のとおり、フランスでは、低燃費車への買い替えを促進するため、2008年1月から、Bonus-Malus システムを導入している。

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=147円 (日本銀行/基準外国為替相場(平成22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「FYR」という。)の導入が予定されている。FYR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FYR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

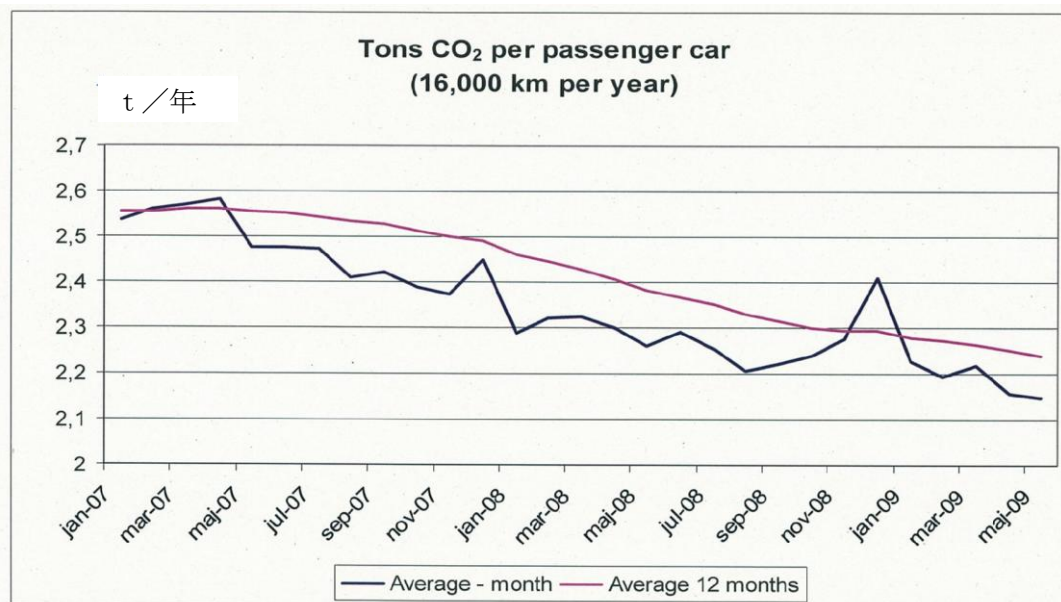
ることを防止するための措置であったが、現在ではそのような目的は失われ、専ら財源の調達の観点から、税率を維持。

- 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

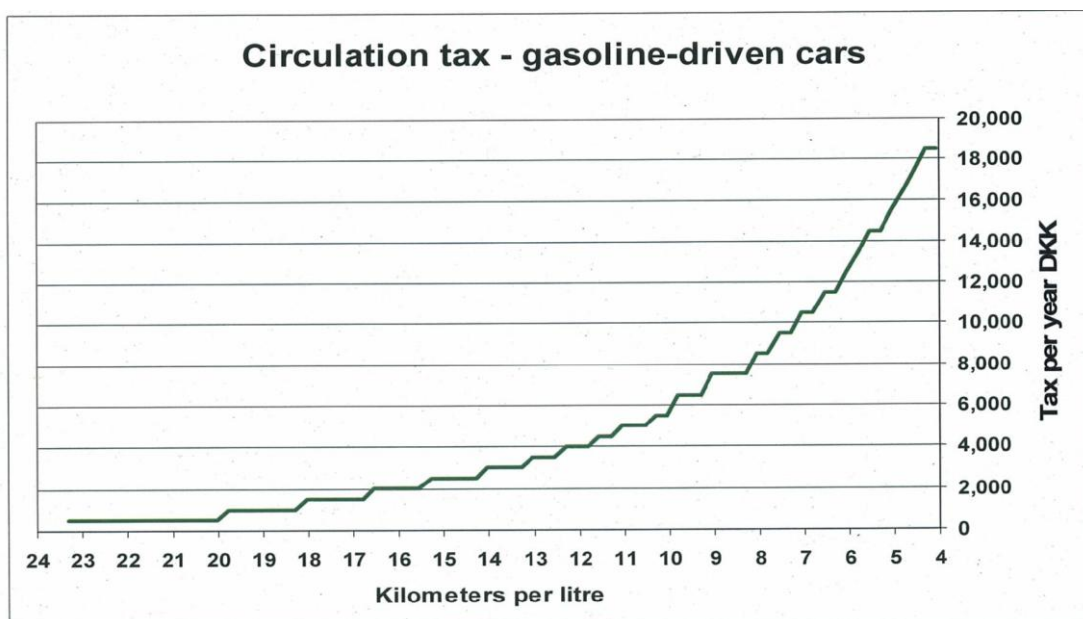
① 課税標準

- 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。

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】 税率から2.0%軽減	H22.4.1～H22.9.30
		税率から1.0%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。

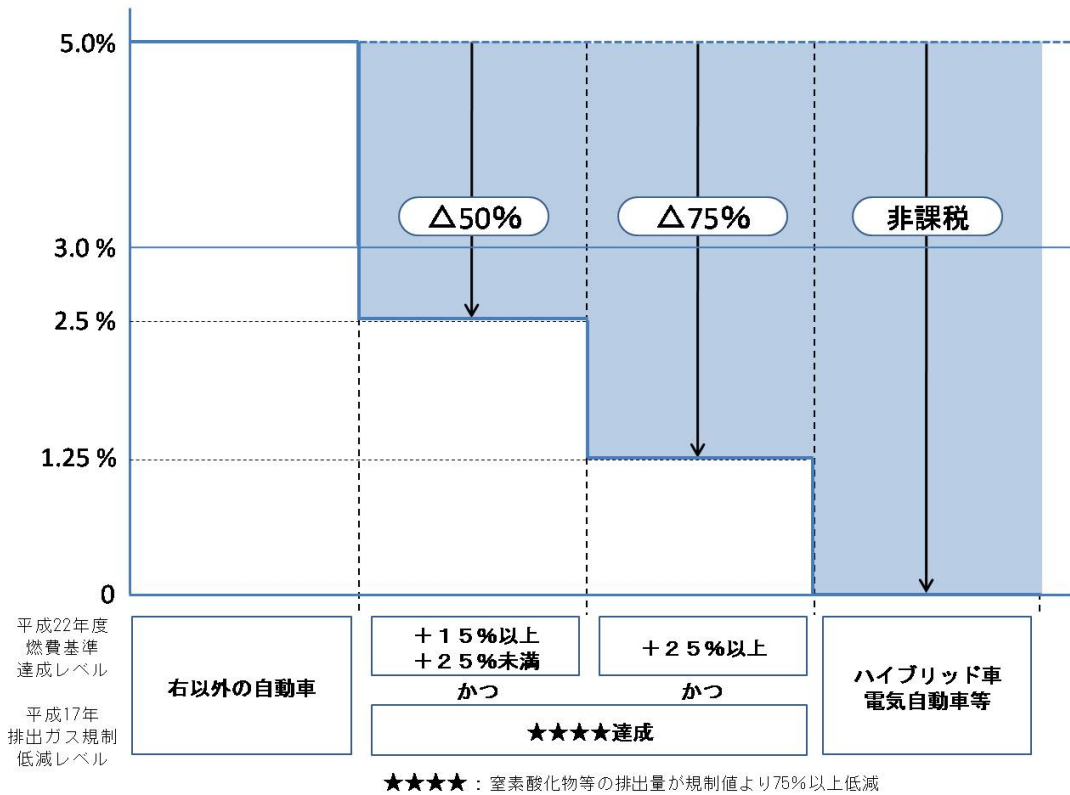
他方で、以下のような課題が指摘されている。

- 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

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

※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	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、原則として税込中立のもとで行われるべきである。

その場合、わが国における税込(特に地方税込)に占める保有課税の割合の大きさを考えると、税込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、税込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込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、税込確保の観点からも、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)

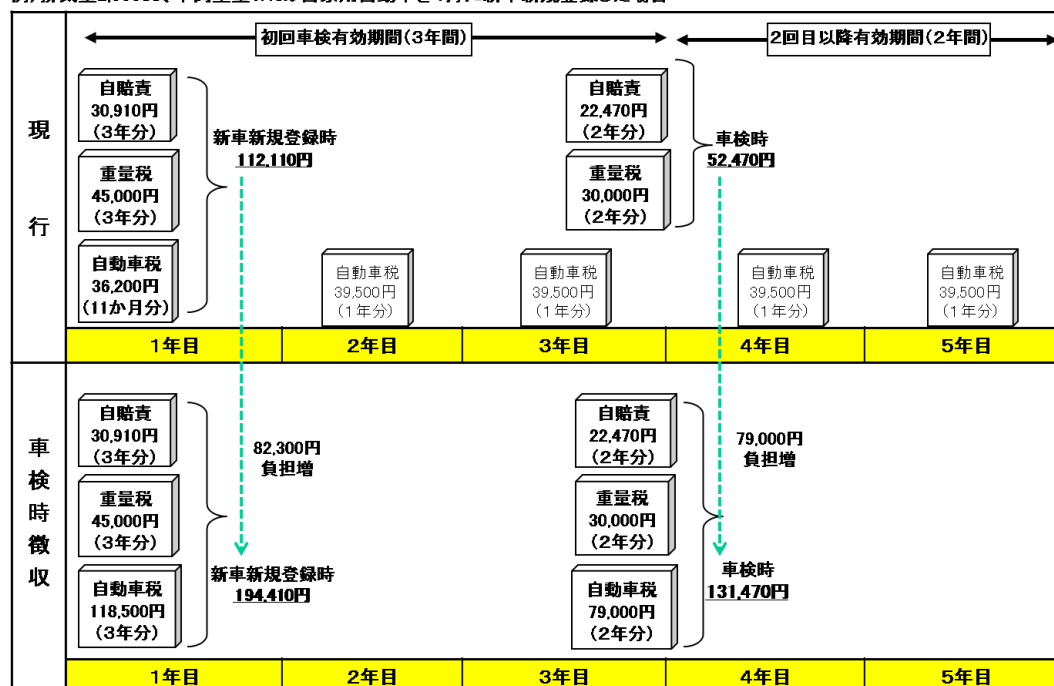
車検時徴収を導入した場合、これまで単年度毎に徴収していた自動車税につ

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、燃費値が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

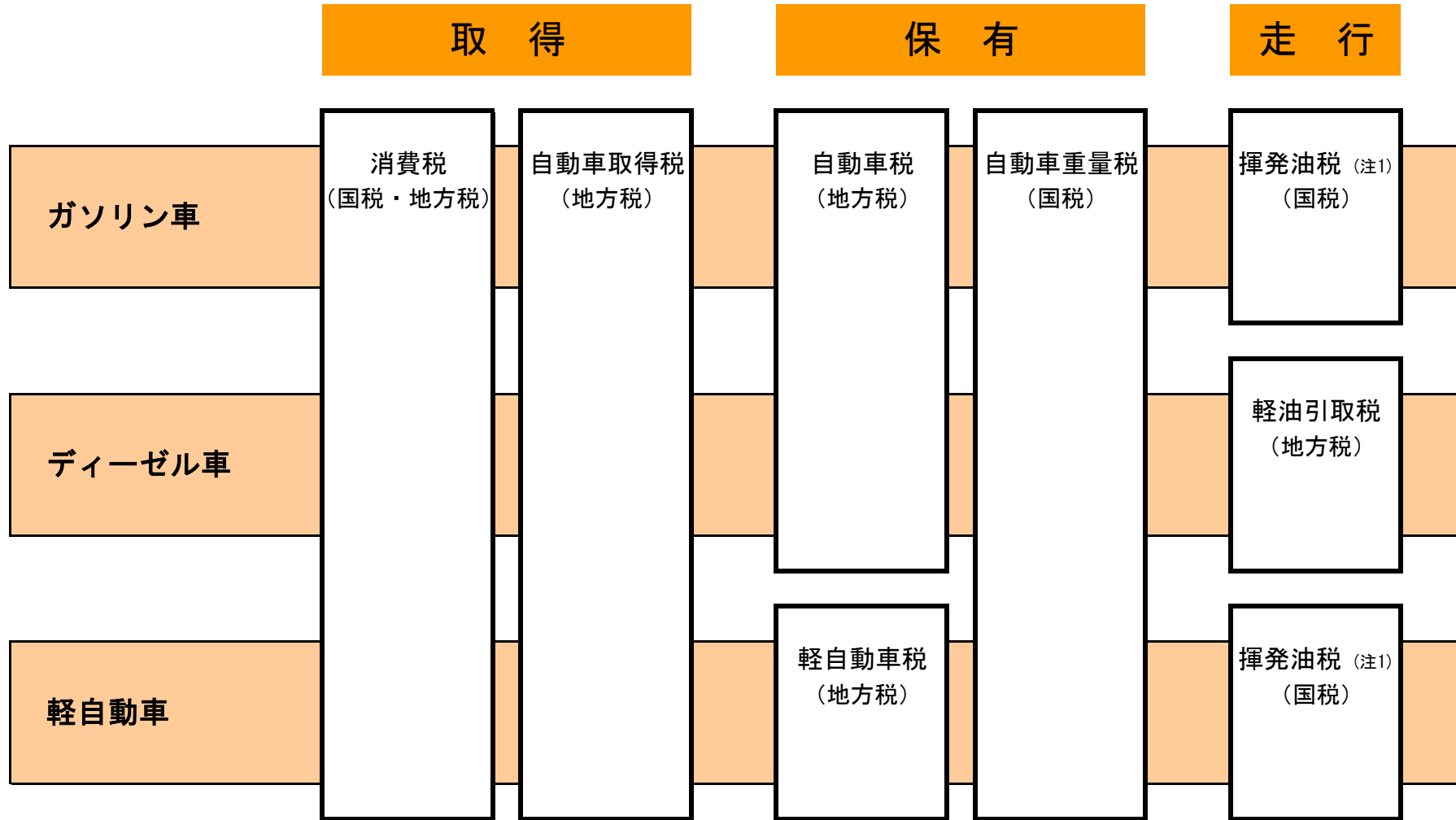
【第6回研究会】平成22年3月29日（月）13:30～15:30

- 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

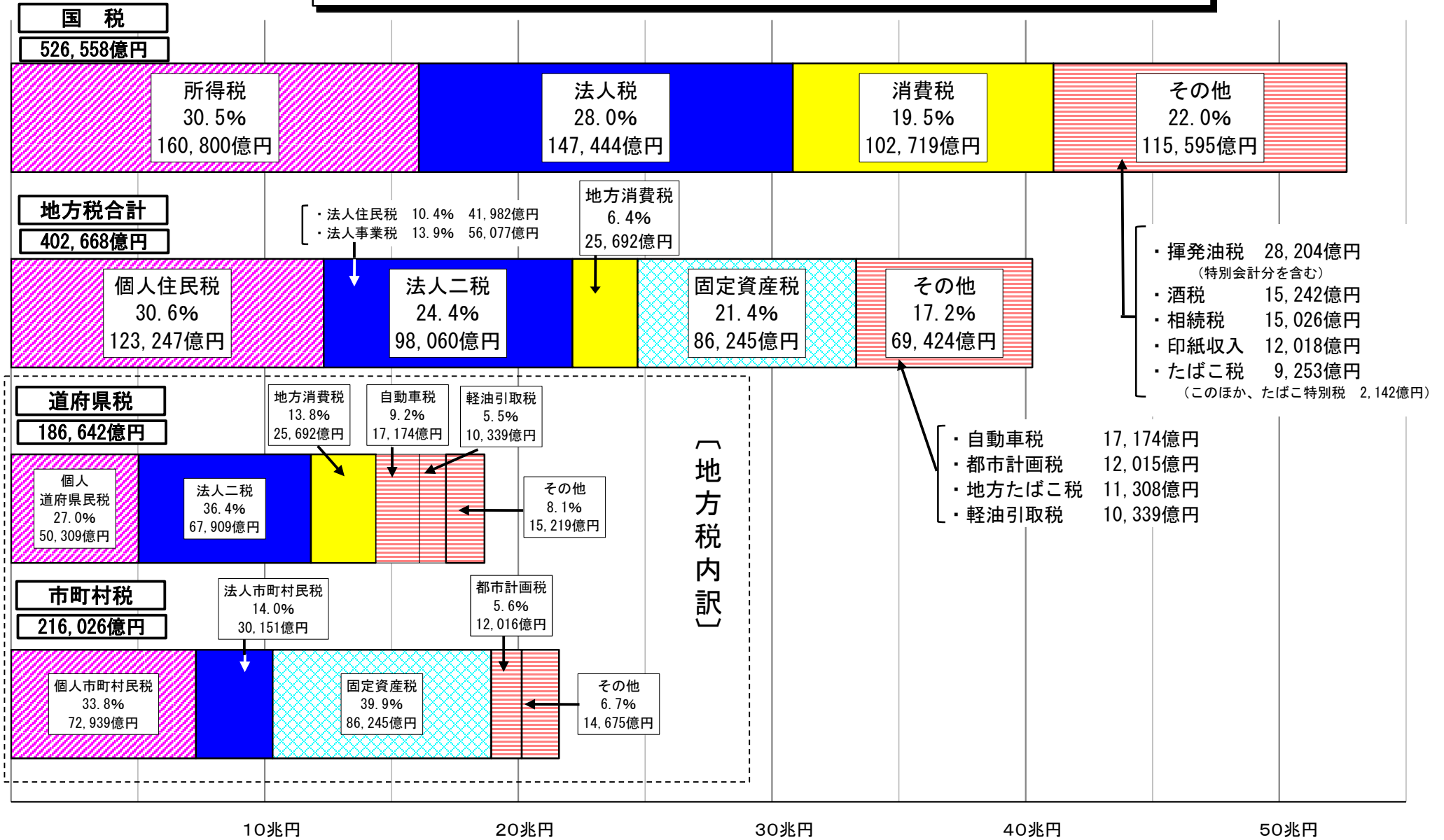
自動車関係諸税



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		
平成22年度燃費基準 +25%達成車		
	税率を概ね25%軽減	
	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%)

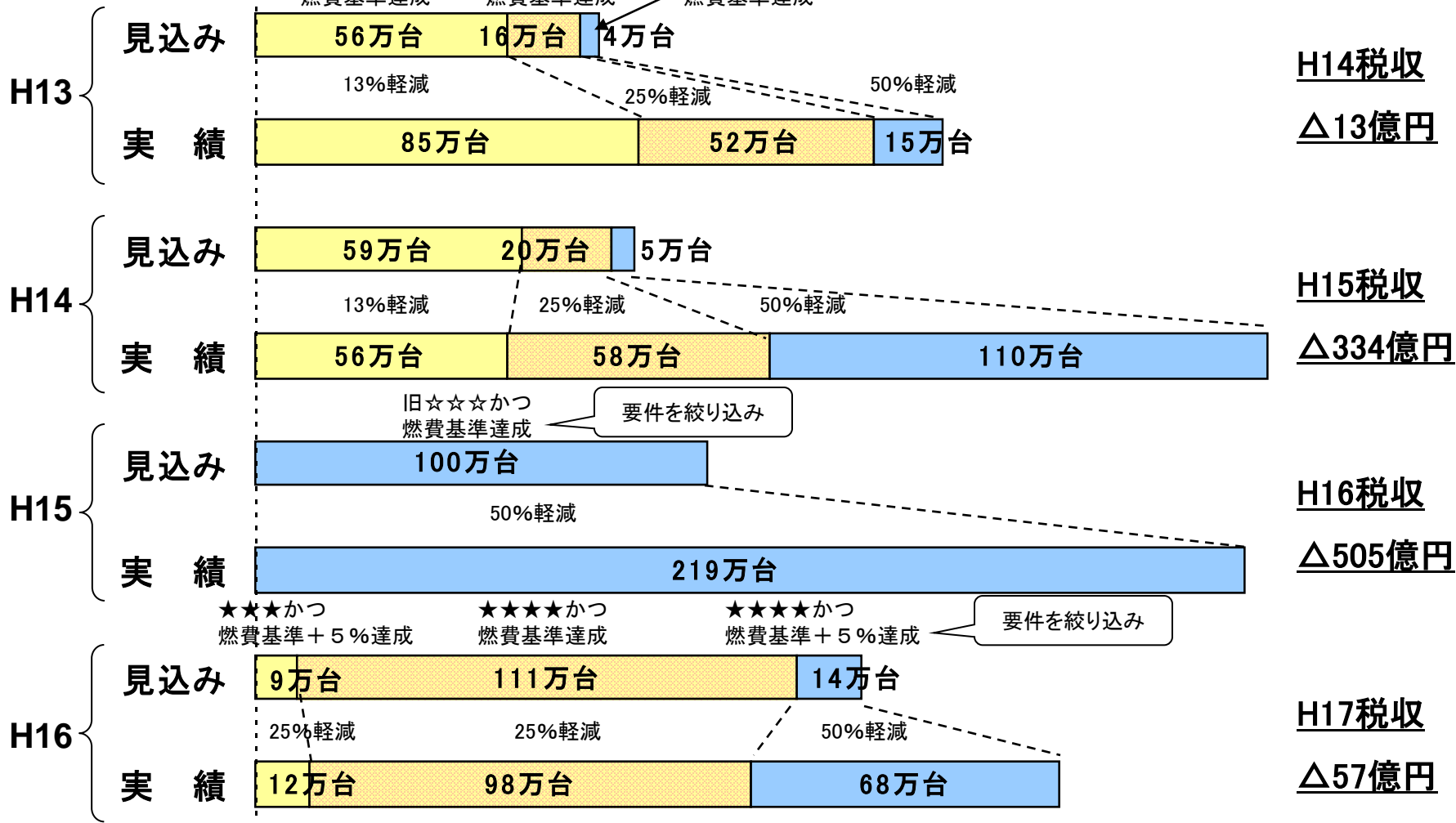
注) ☆、☆☆、☆☆☆:平成12年排出ガス基準値より排出ガスを25%、50%、75%低減

★★★★、★★★★★: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

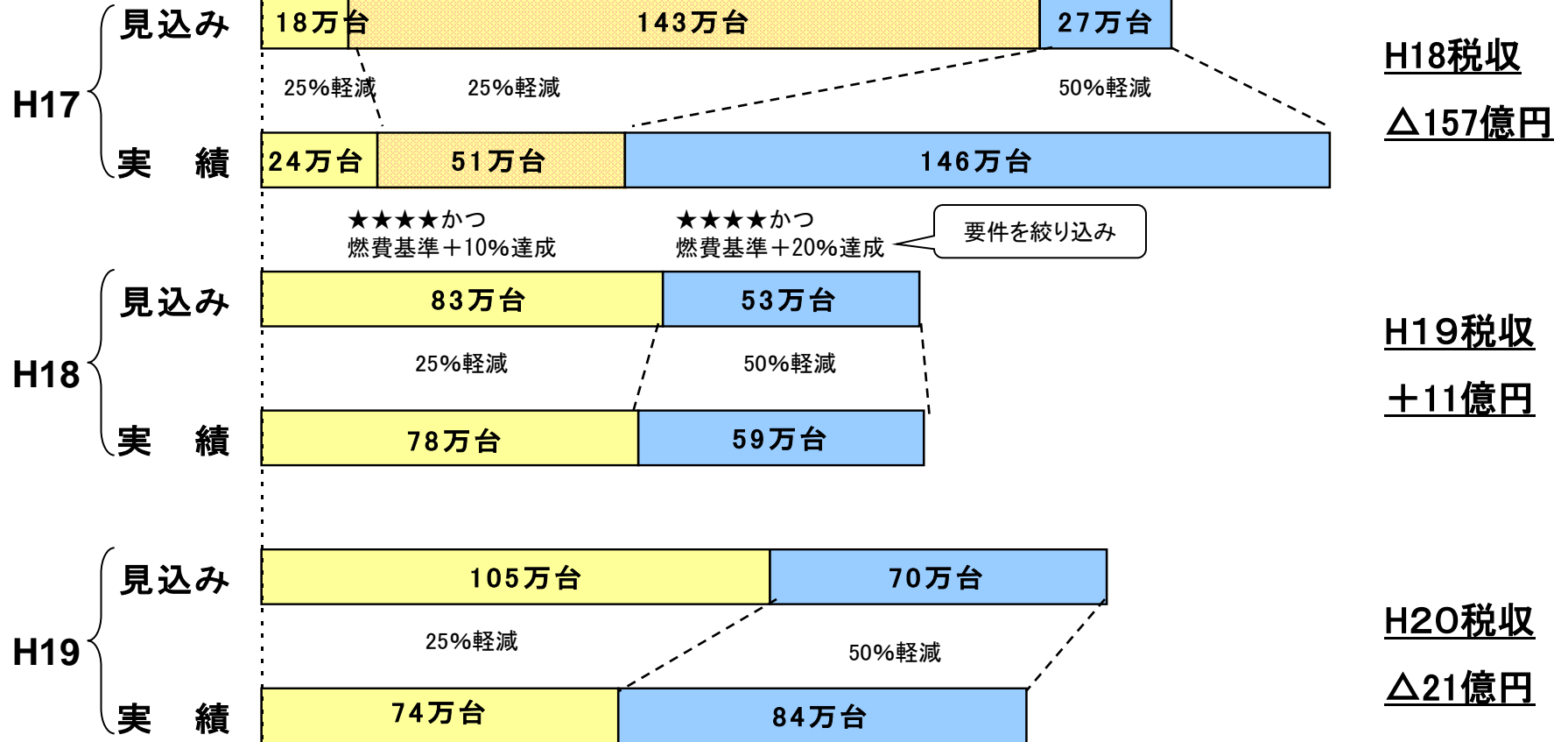
増減収額



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	期1年	間2年	
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

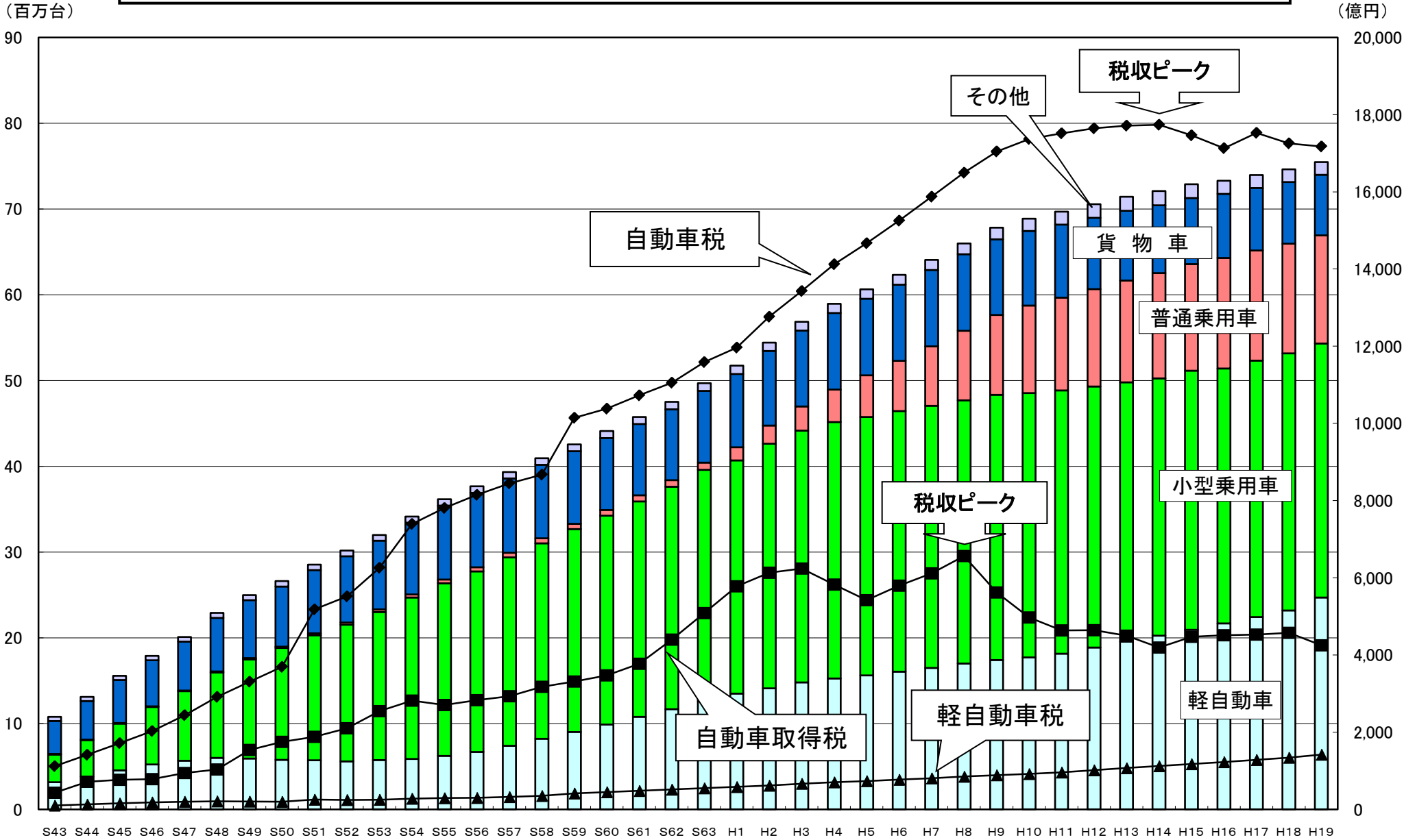
軽自動車税の概要

- 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

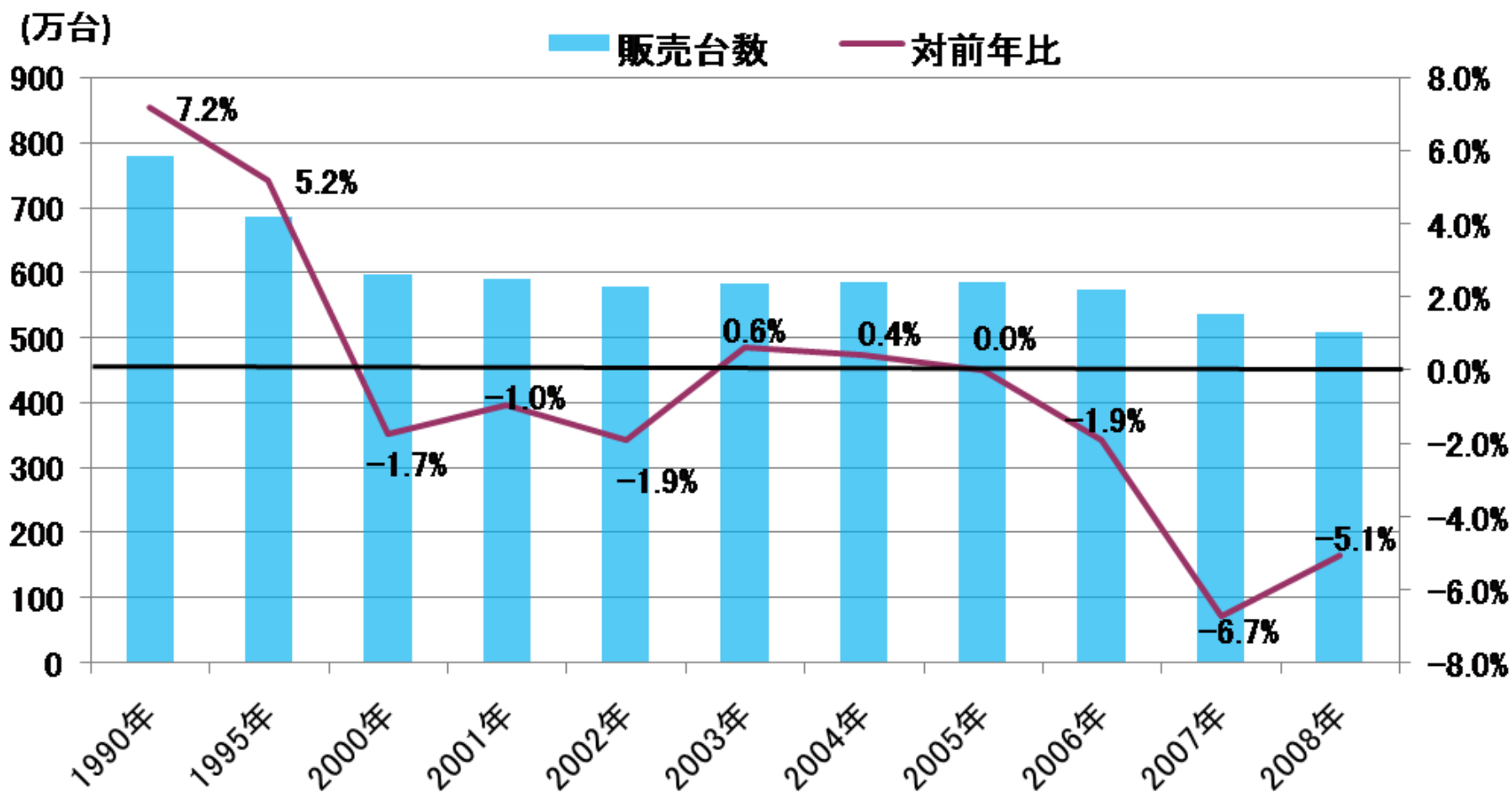
- 5 制限税率 標準税率の1.5倍
- 6 徴収方法 普通徴収（月割課税なし）
- 7 税 収 1,636億円（平成19年度決算）

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）。

－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）

－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

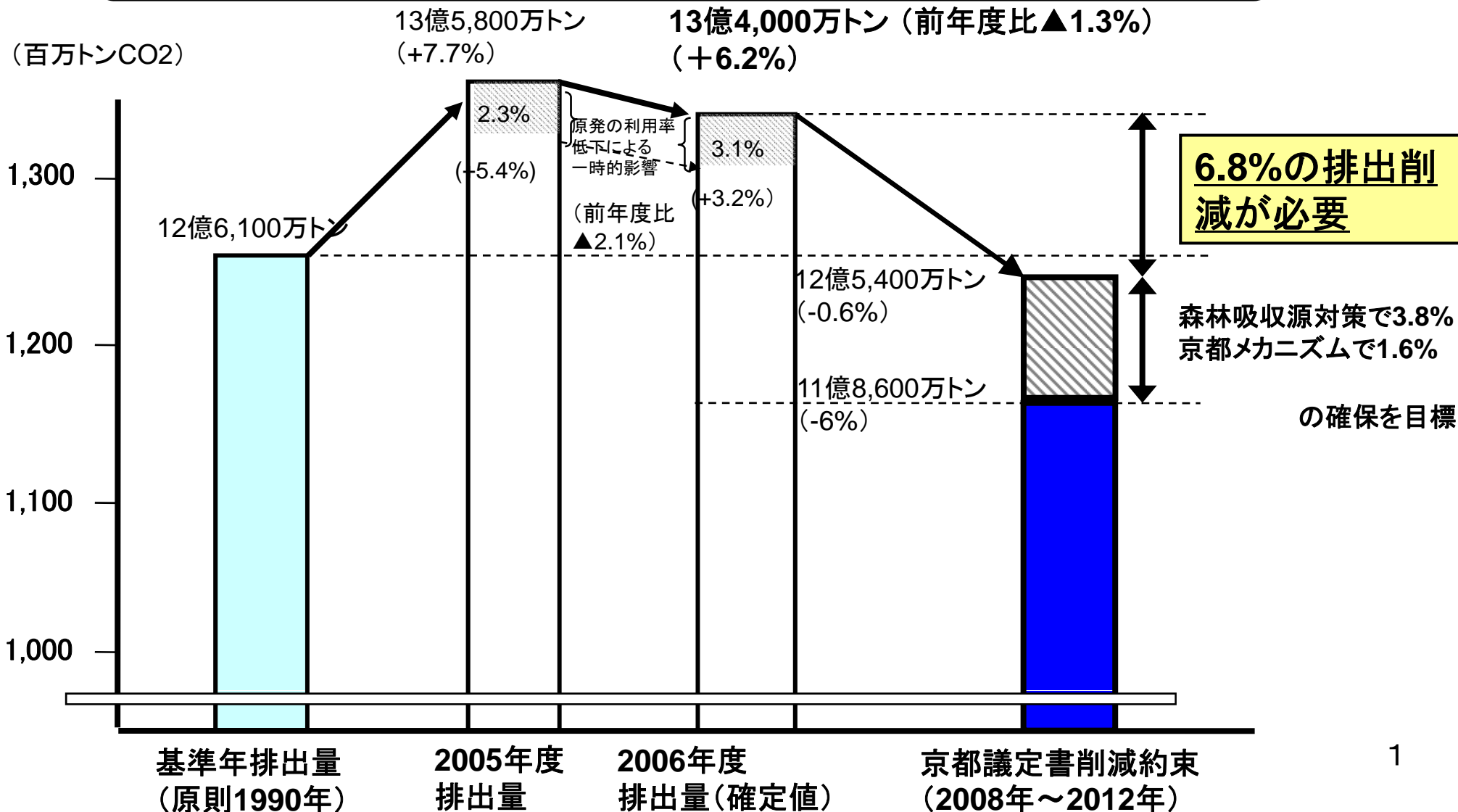
※2008年度の登録車の売上げ上位10車種（平均の車両価格約180万円・車両重量約1.2t）のうち、排出ガス性能4☆かつ2010年度燃費基準+15%以上の要件を満たす9車種の平均減税額。

地球温暖化対策



我が国の温室効果ガスの排出量

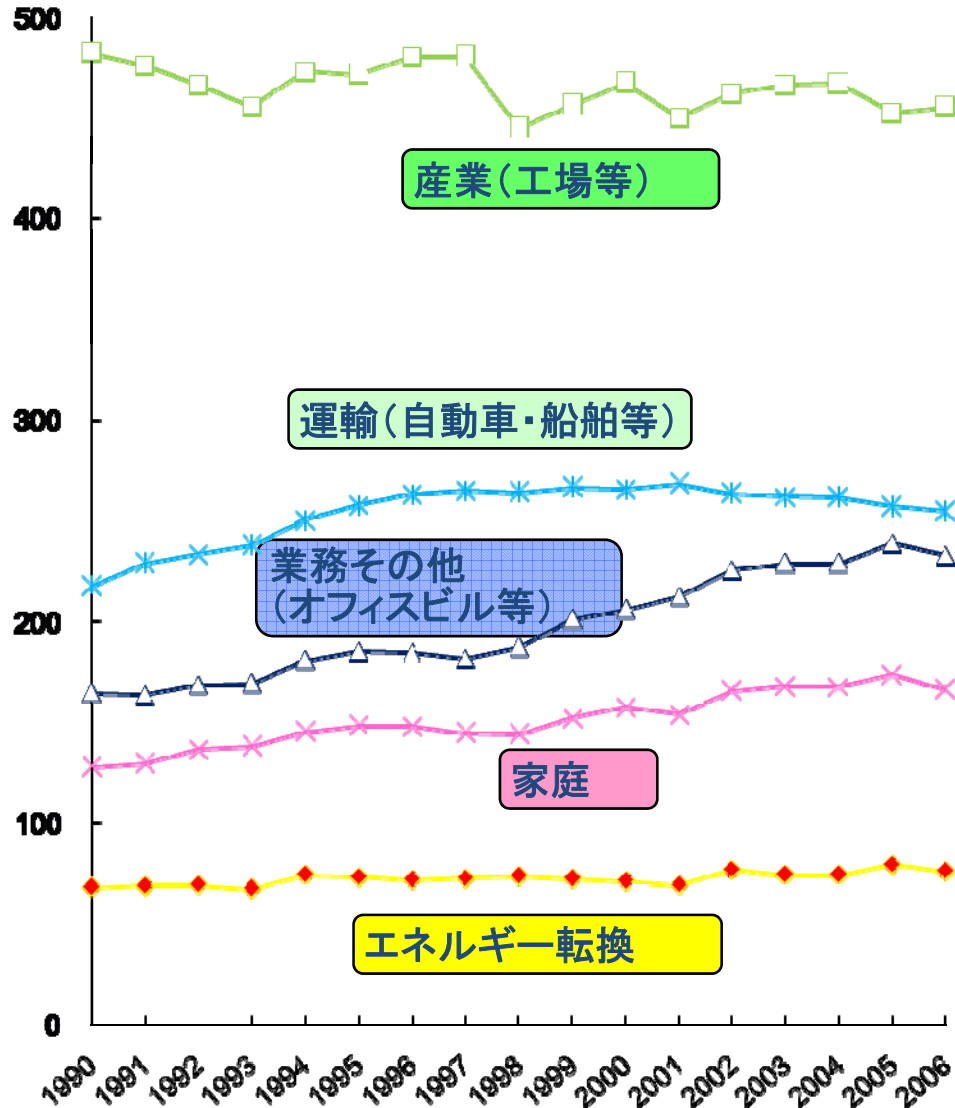
2006年度における我が国の排出量は、基準年比6.2%上回っており、京都議定書の6%削減約束の達成には、6.8%の排出削減が必要。





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	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

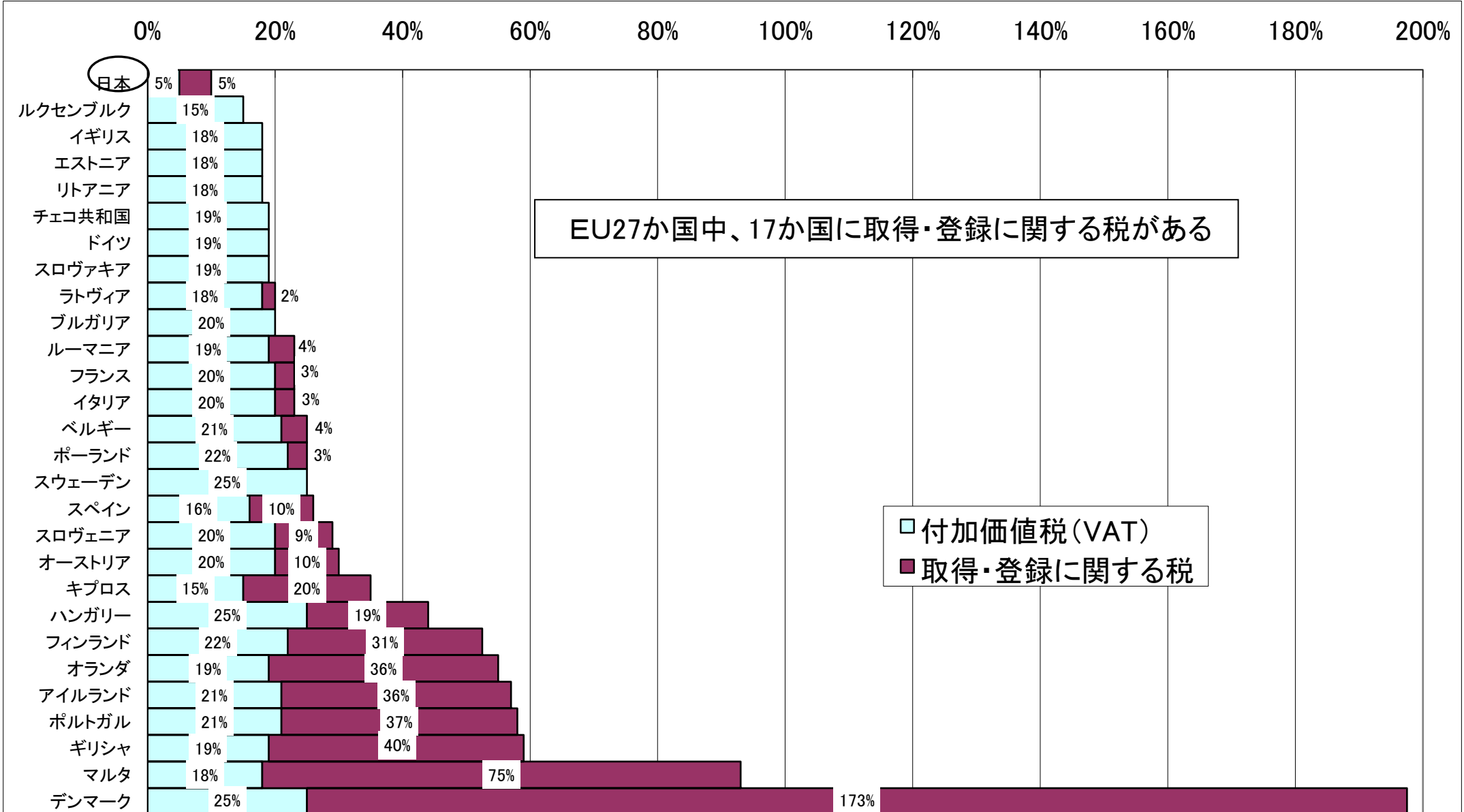
※ バス・トラックも対象になっているかどうかについては、要確認

※ 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

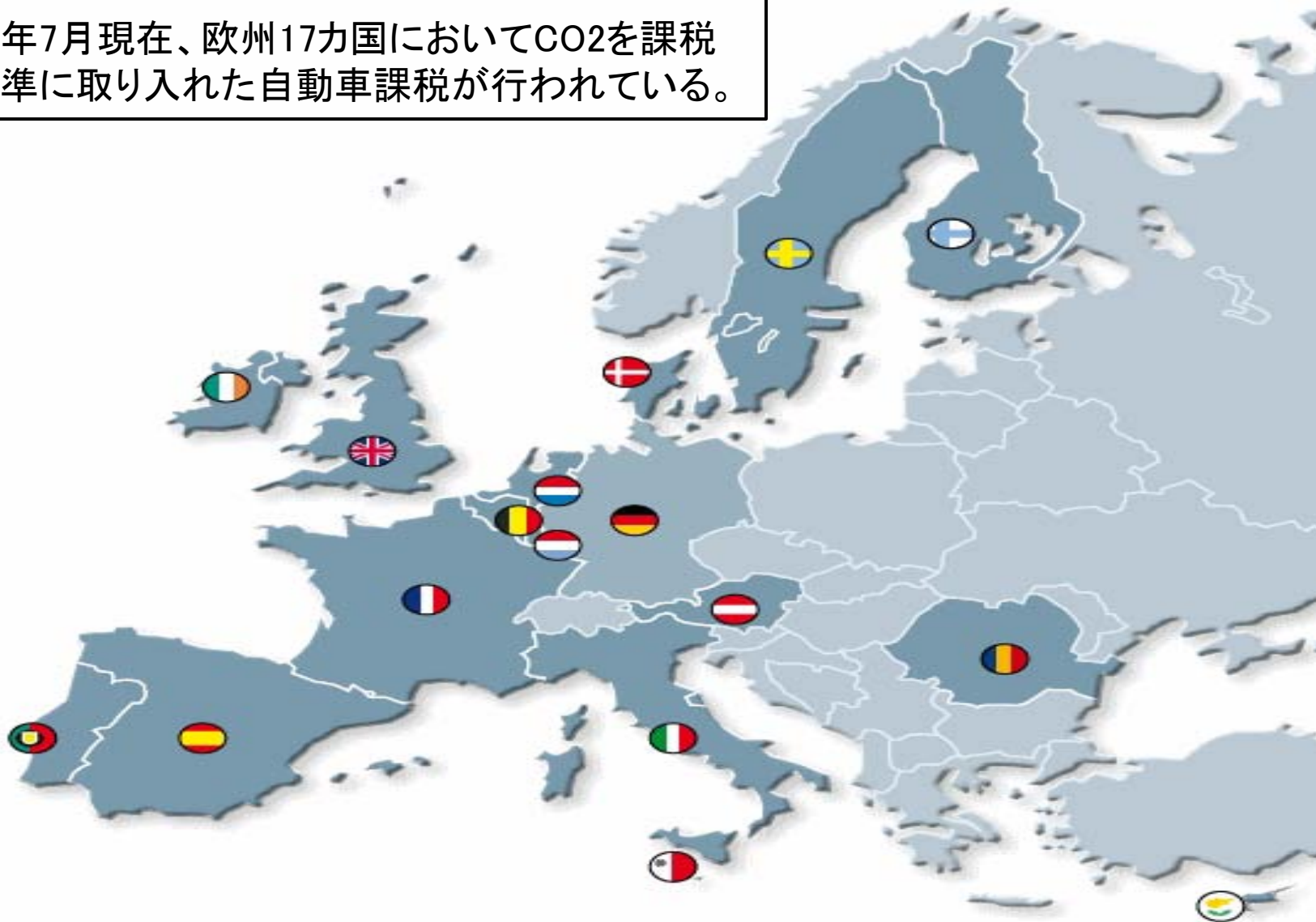
第2回研究会 資料1

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)

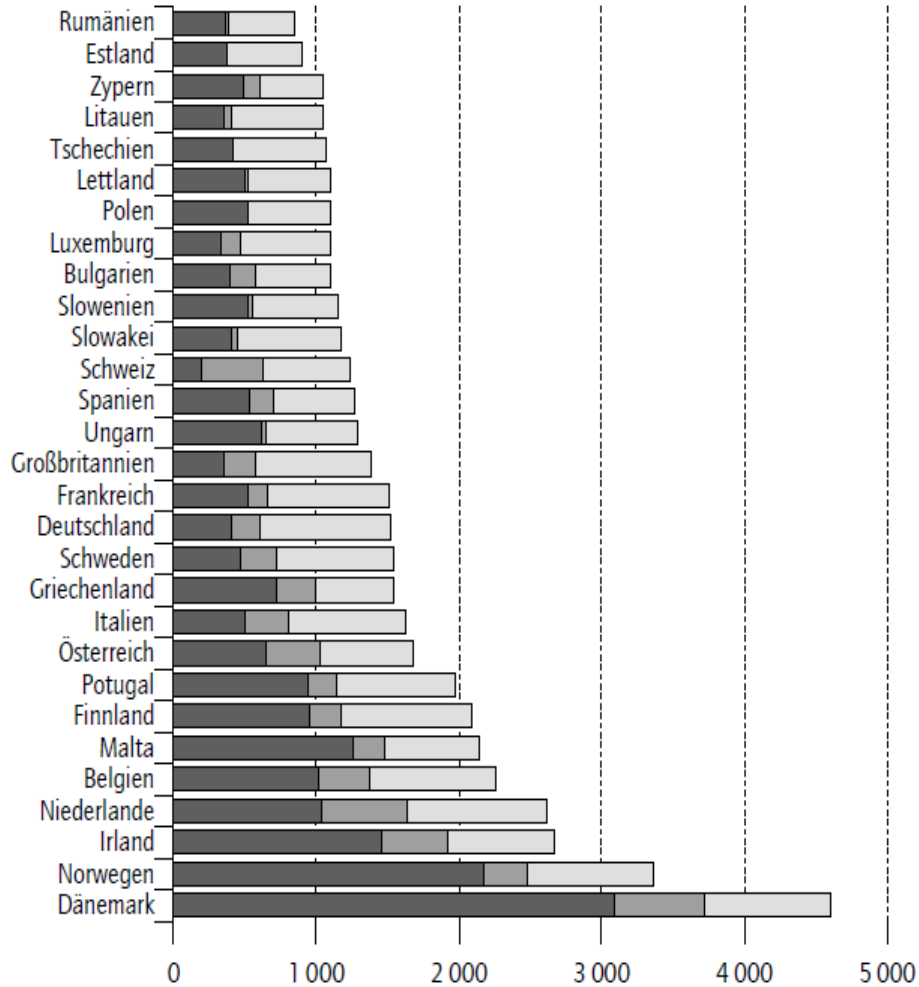
ドイツに登録課税がない理由としては、燃料課税が十分高いことが挙げられる。ガソリン税は、日本では1リットル40セントくらいだが、ドイツでは(66セントくらいと)かなり高い。ドイツの燃料課税とのギャップを日本では自動車取得税で吸収しているのではないか。

(ドイツ自工会VDAベルリン所長より聞き取り)

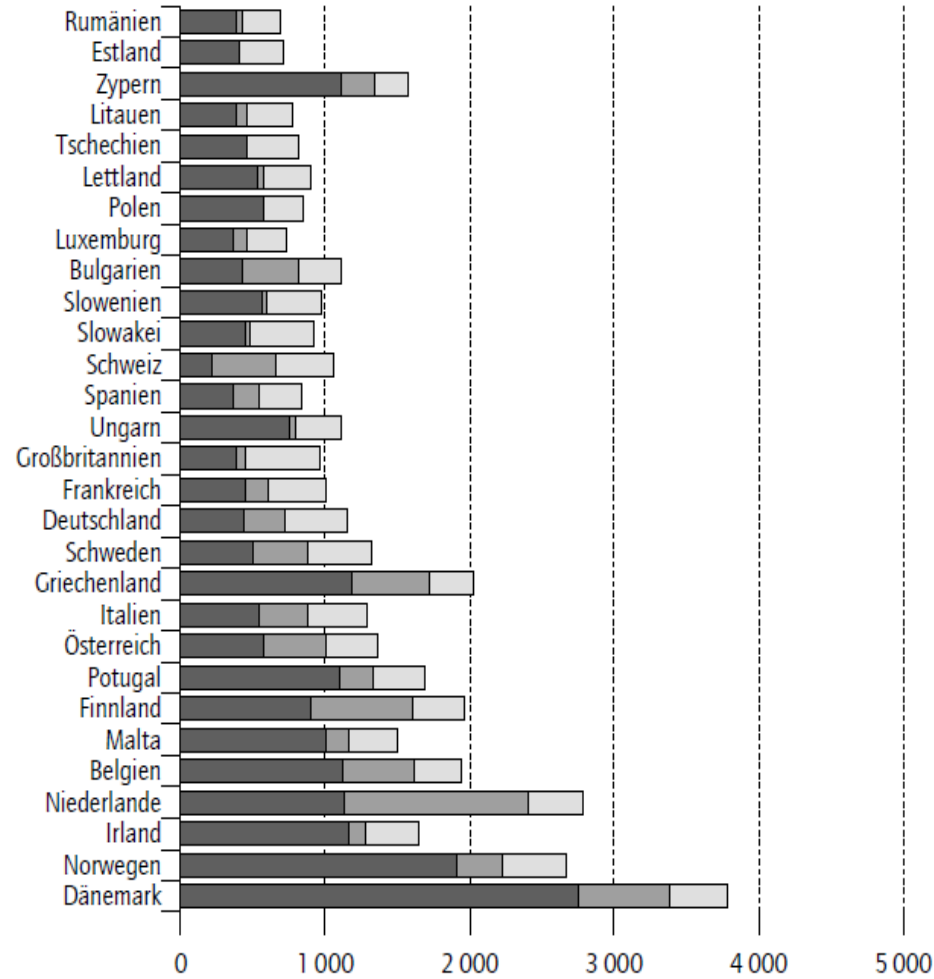
欧州における自動車に係る税負担(取得、保有、走行段階/年間)

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

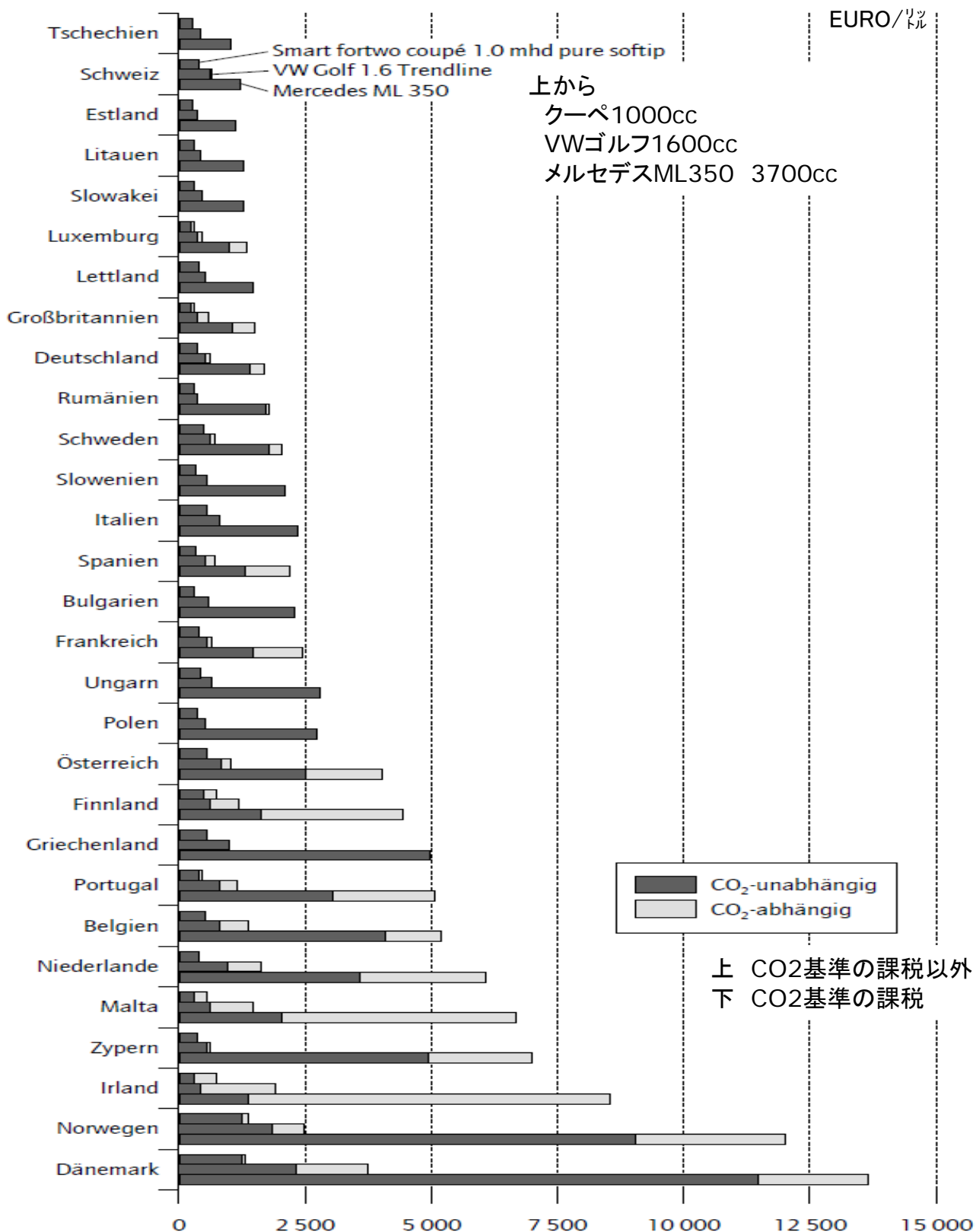
(ユーロ)

	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。

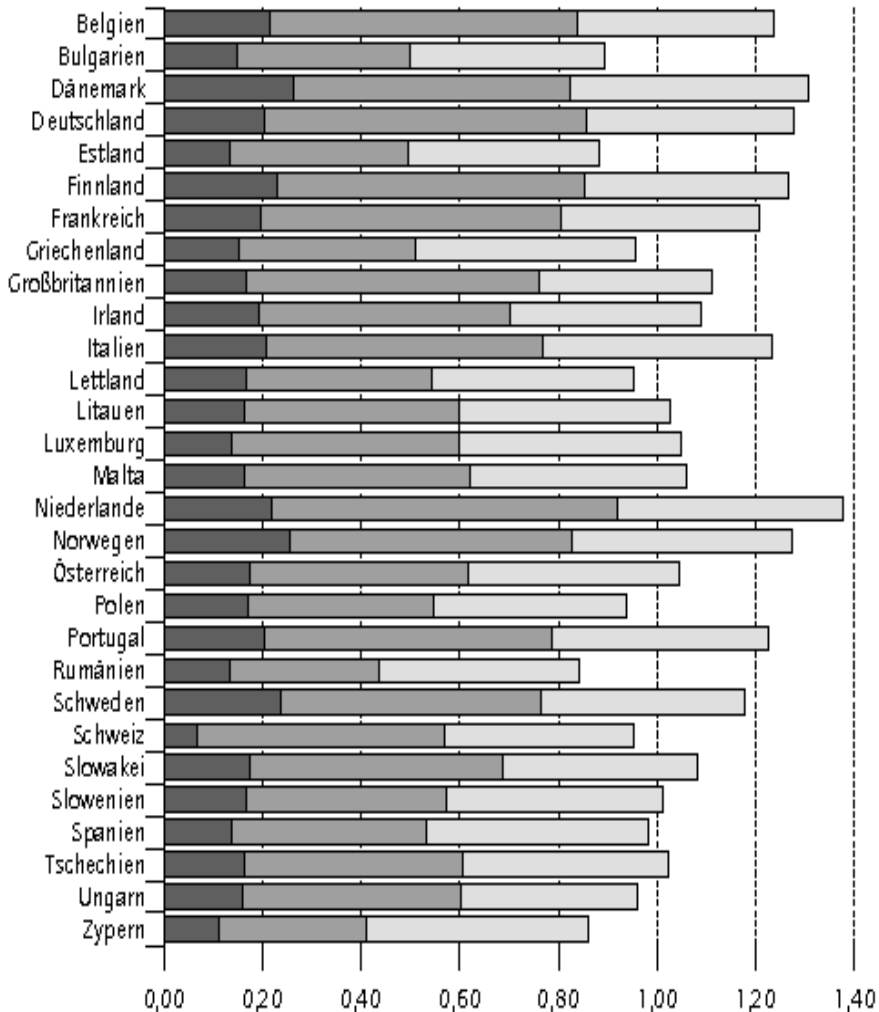
DIW Wochenbericht 2009.7.1号
“CO2-Besteuerung von Pkws in Europa auf dem Vormarsch” より

3タイプのガソリン車に係るCO2課税比較(自動車課税)

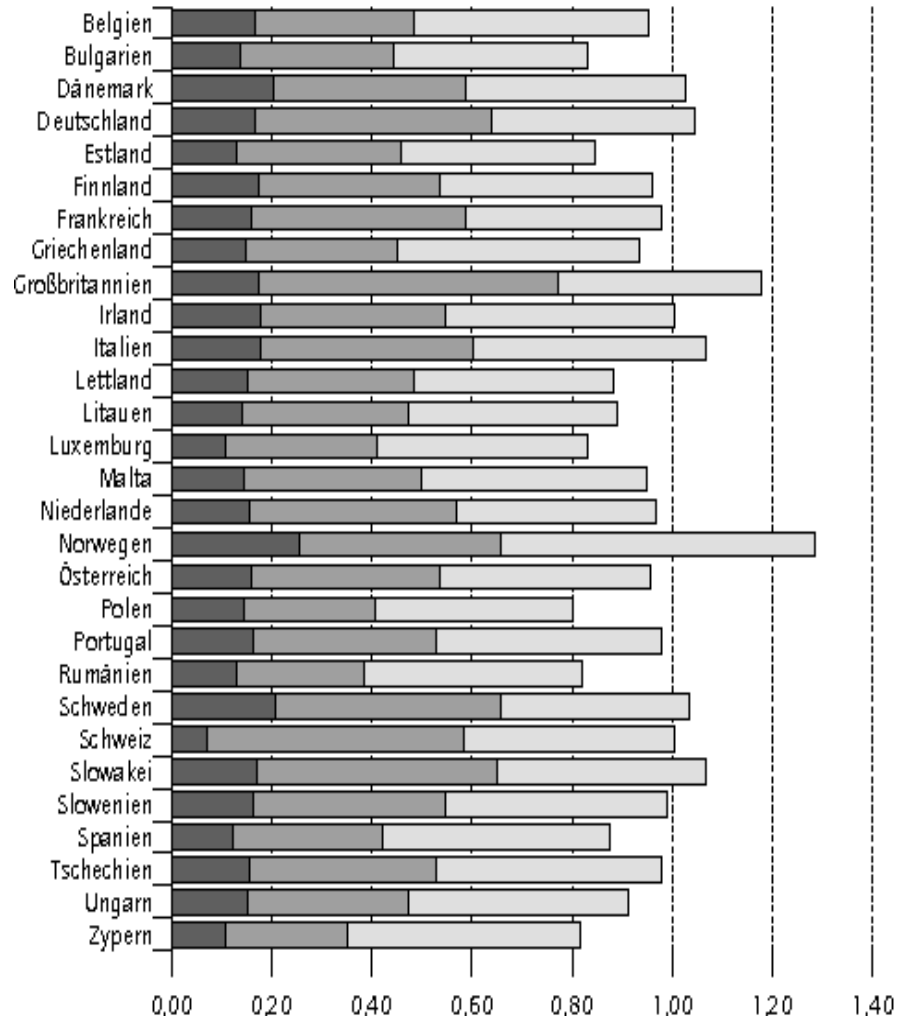


欧州における燃料価格(税込み)

(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

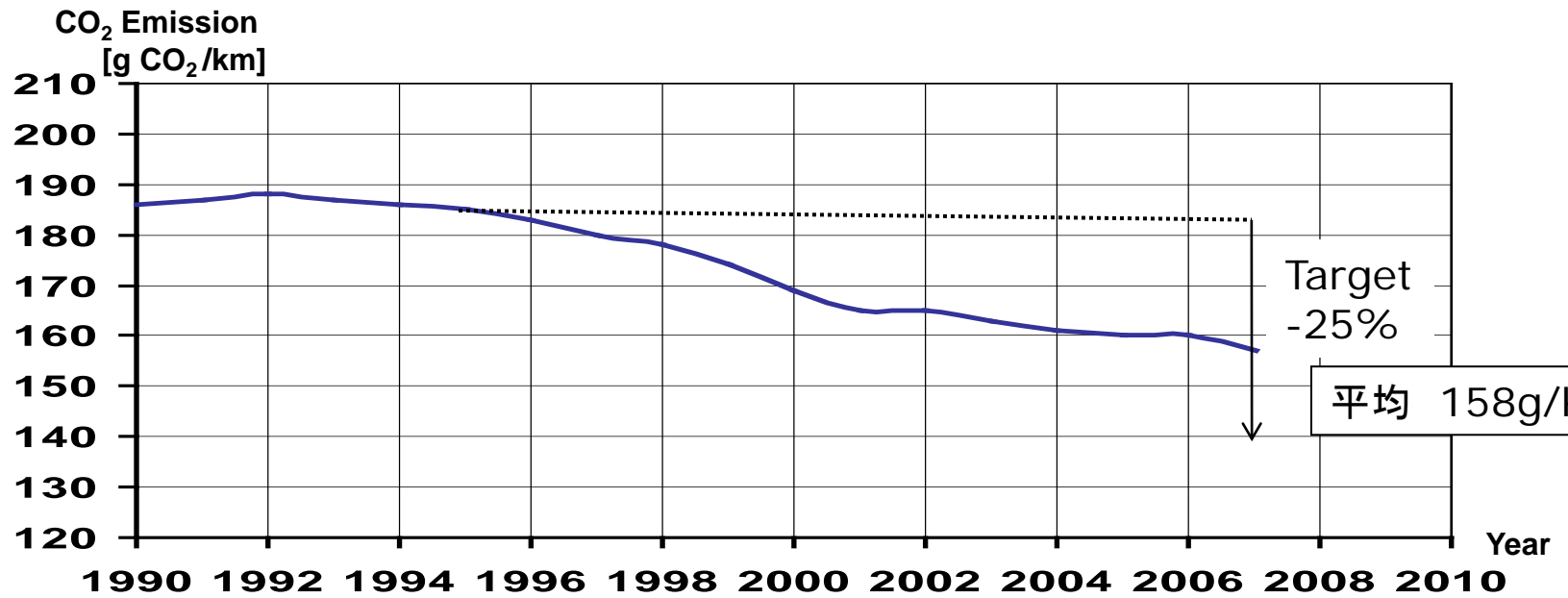
2008.9 欧州議会環境委員会にて採択

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

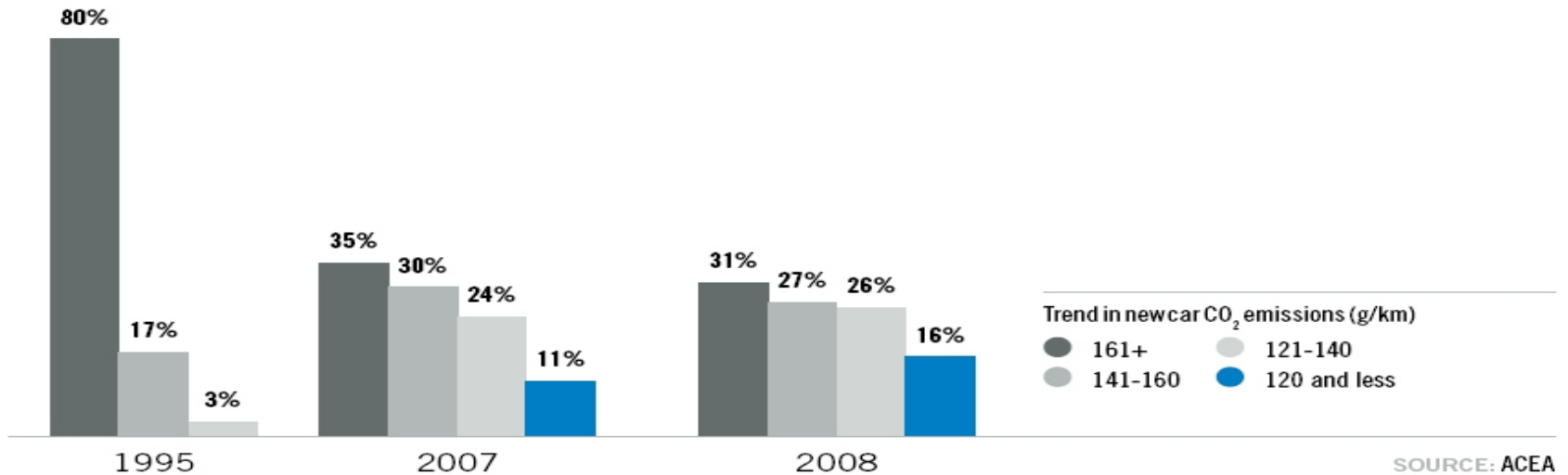
2009.4 CO2排出量規制法が成立

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

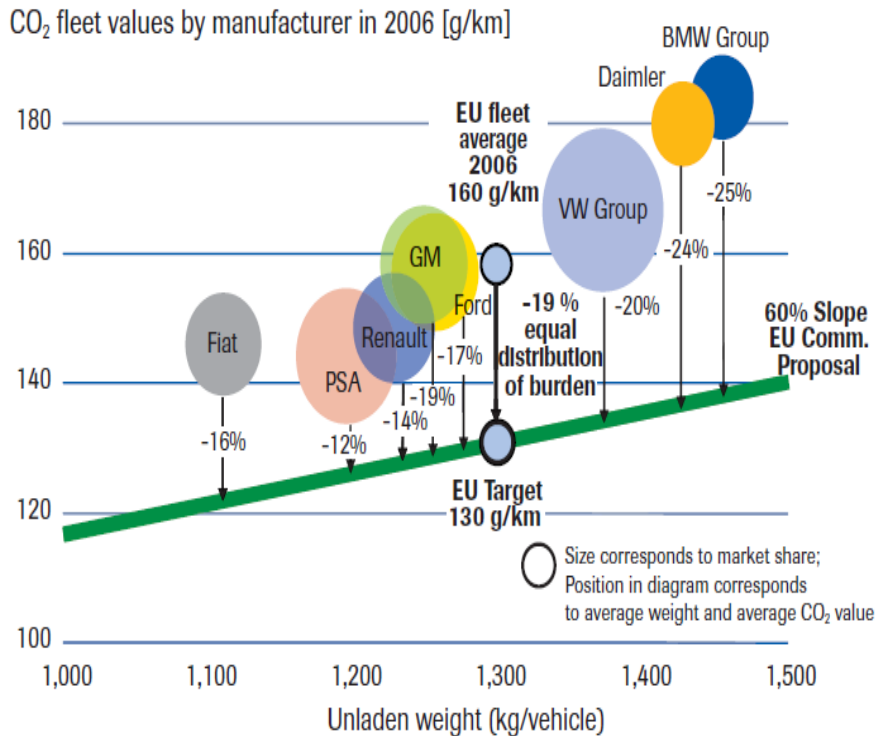
- CO2排出量が50g/km未満の自動車に対する特例 (super credit)
 - 2012～13年 3.5台とカウント
 - 2014年 2.5台とカウント
 - 2015年 1.5台とカウント
- 代替燃料自動車に対する特例
 - 2015年まで、CO2排出量を△5%としてカウント
- エコ・イノベーションeco innovation
 - 認定されたCO2削減技術innovative technologiesについて、個別会社の規制値について△7g/kmまで考慮。
 - 詳細については、2010年までに決定。

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。

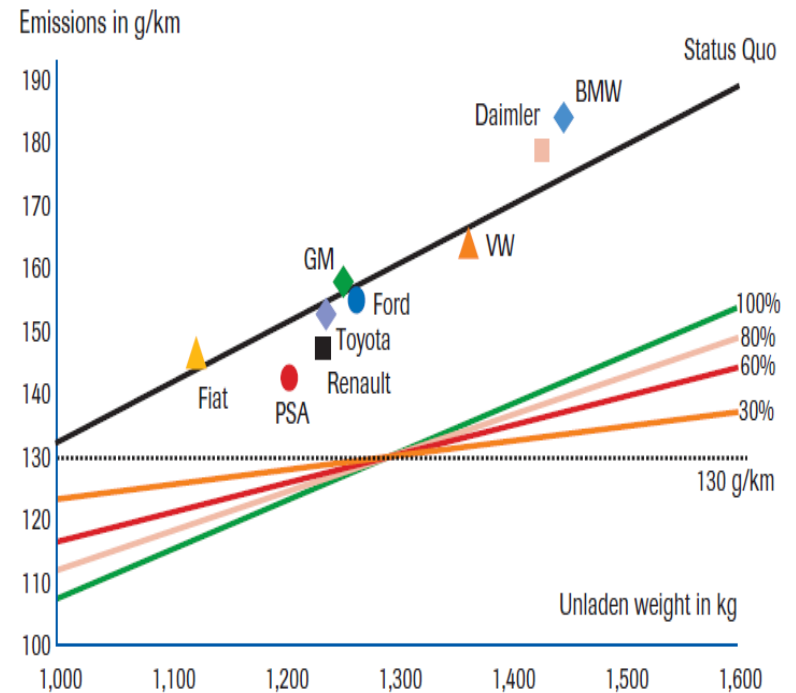
各自動車メーカーの位置づけ

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 / Οσvědčení o registraci - Část II / Registreringsattest. Del II / Registreringsintyg. 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 / Osvědčení o evidenci. Část II / Prometno dovoznje. 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



UC634725

(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 II 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 Εγγραφή. Μέρος I /
 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	P2	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					21	995	22	1075	23		24	-
0.2	6					0.1	082	0.2	4875	0.3		0.4	067
	Mazda 6					0.1	1500	0.2	550	0.3	5	0.4	-
2	MAZDA (J)					15.1	215/50R17	15.2	91V				
5	Fz.z.Pers.bef.b. 8 Spl.					15.2	215/50R17	15.3	91V				
	Kombilimousine					R				11			7/-
V5	7072003/76B					K	e1*2001/116*0448*03						
P.3	BENZIN					6	06.10.08	17	K	18		19	DM973294
10	0001	11	0462	12	1999	21							
22	O.1: 1700 bis 8% Steig.*												

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

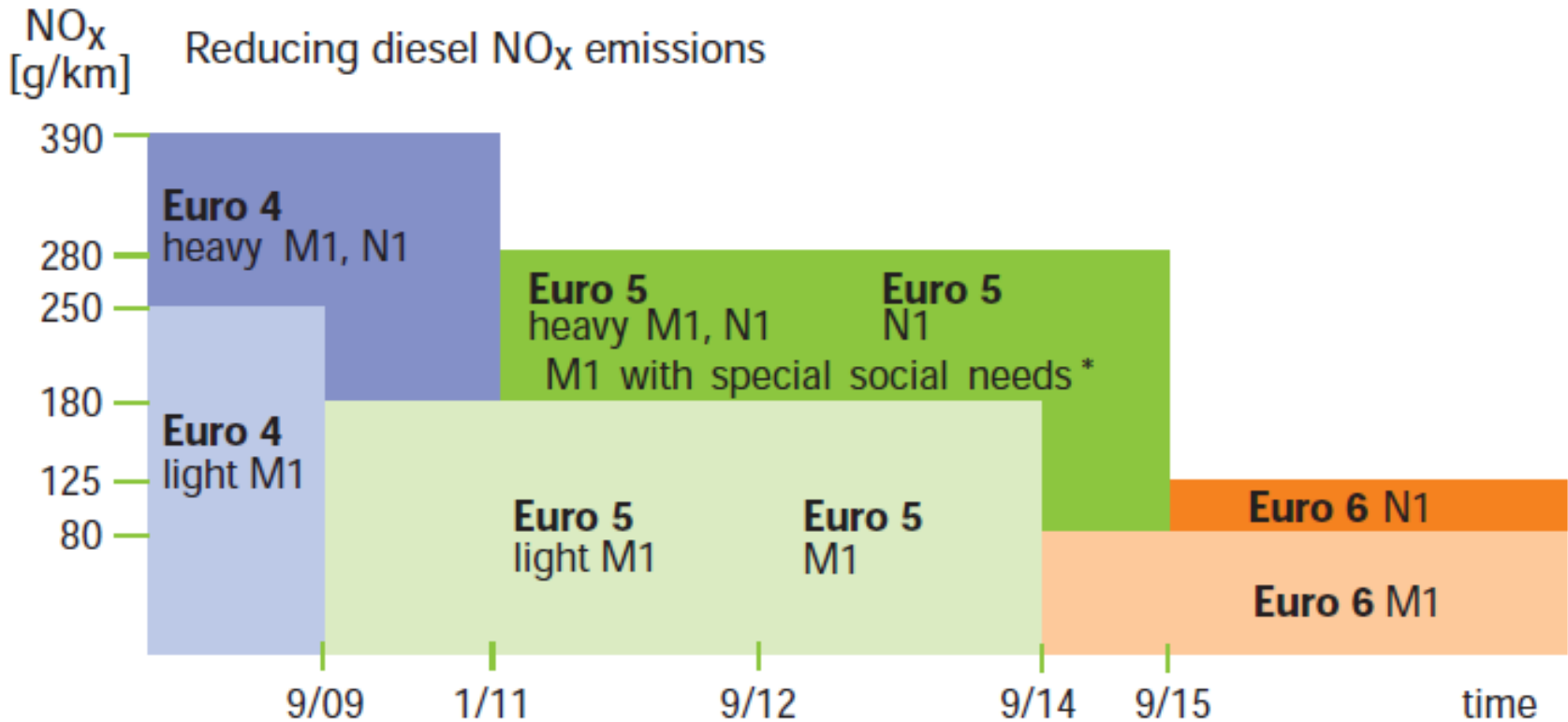
Hinweis zu Feld (15.1) bis (15.3):
Andere als die angegebenen Bereifungen können im Rahmen der gültigen Typ- oder Einzelgenehmigung am Fahrzeug angebracht werden. Ein zusätzliches Gutachten und die Änderung oder Neuausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil I ist hierfür nicht erforderlich.

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所有者(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.

Mittelwerte
2008

(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

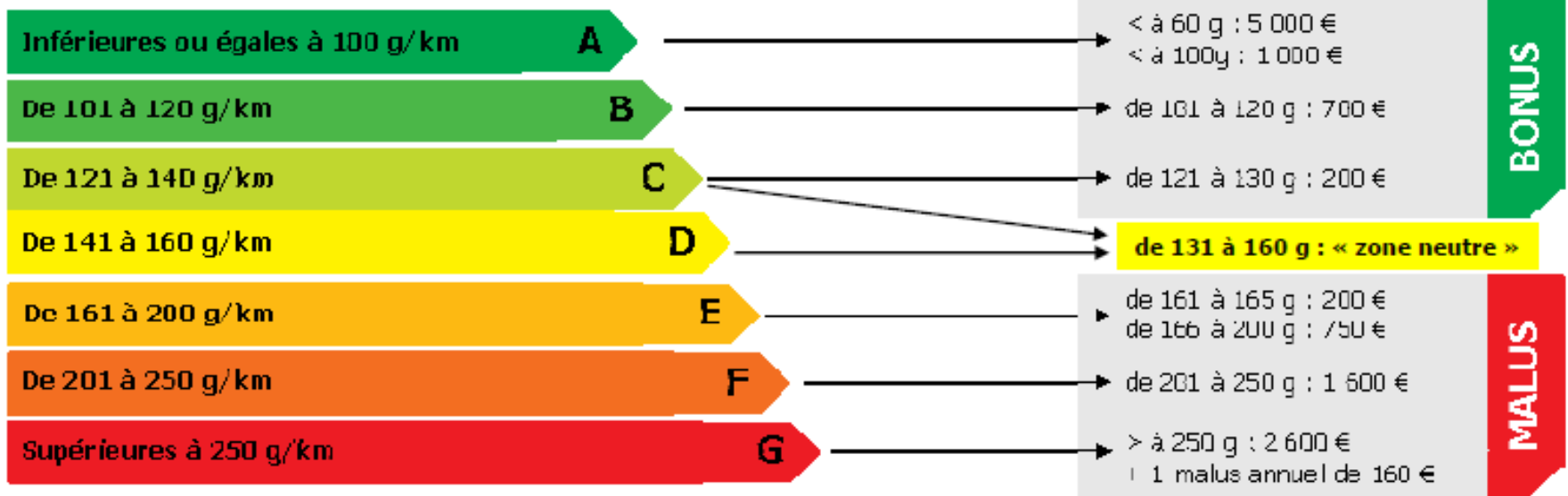
- Bonus/malus制度とは、自動車のCO2排出量の多い自動車に対し重課を、CO2排出量の少ない自動車に対し軽課を行う制度
- 具体的には、
 - CO2排出量の多い自動車 : 重課相当分を小売価格に付加 (malus)
 - CO2排出量の少ない自動車 : 軽課相当分を小売価格から控除 (bonus)

※ 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

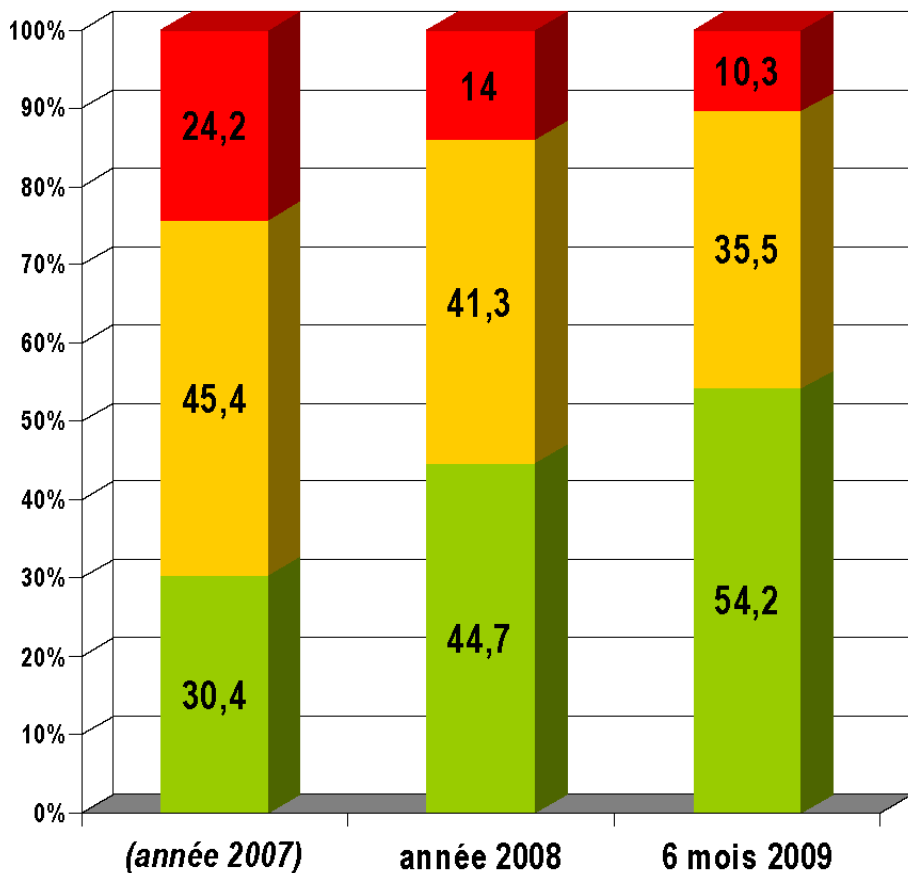
税率表【Malus】

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

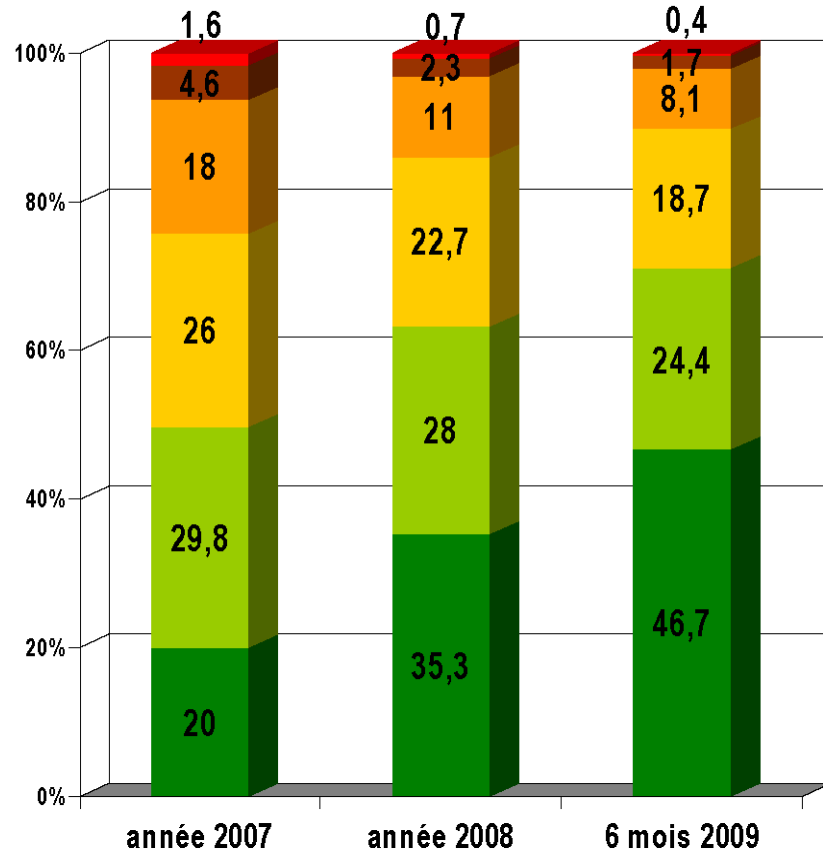
Bonus/malus制度の効果について

- 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月に法案が議会に提出される予定)
- 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。

第3回研究会 資料2

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）

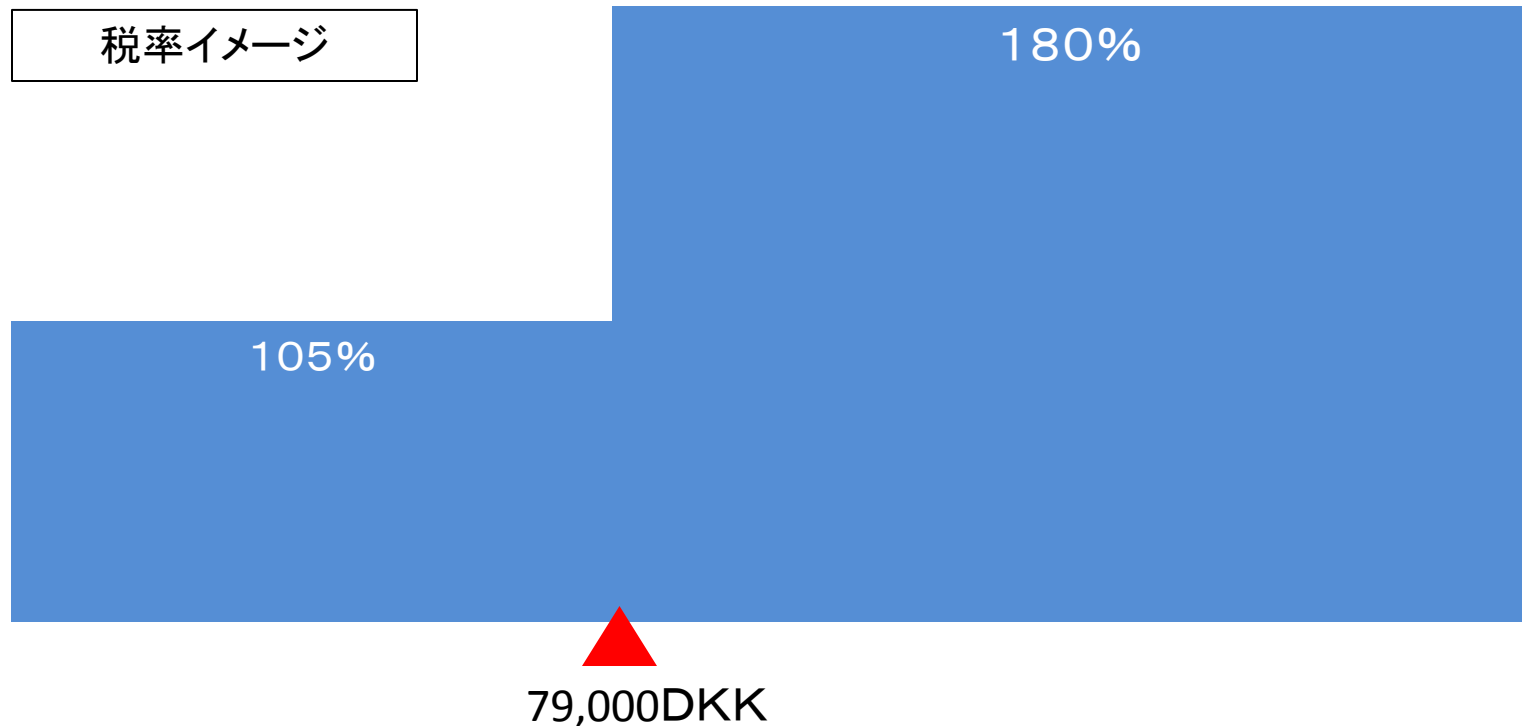
- 7.9万DKKまでの新車については、車両価格（VAT込）の105%が、7.9万DKKを超える新車については、車両価格の180%の自動車登録税が課される。（欧州でも類を見ない高水準）

【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

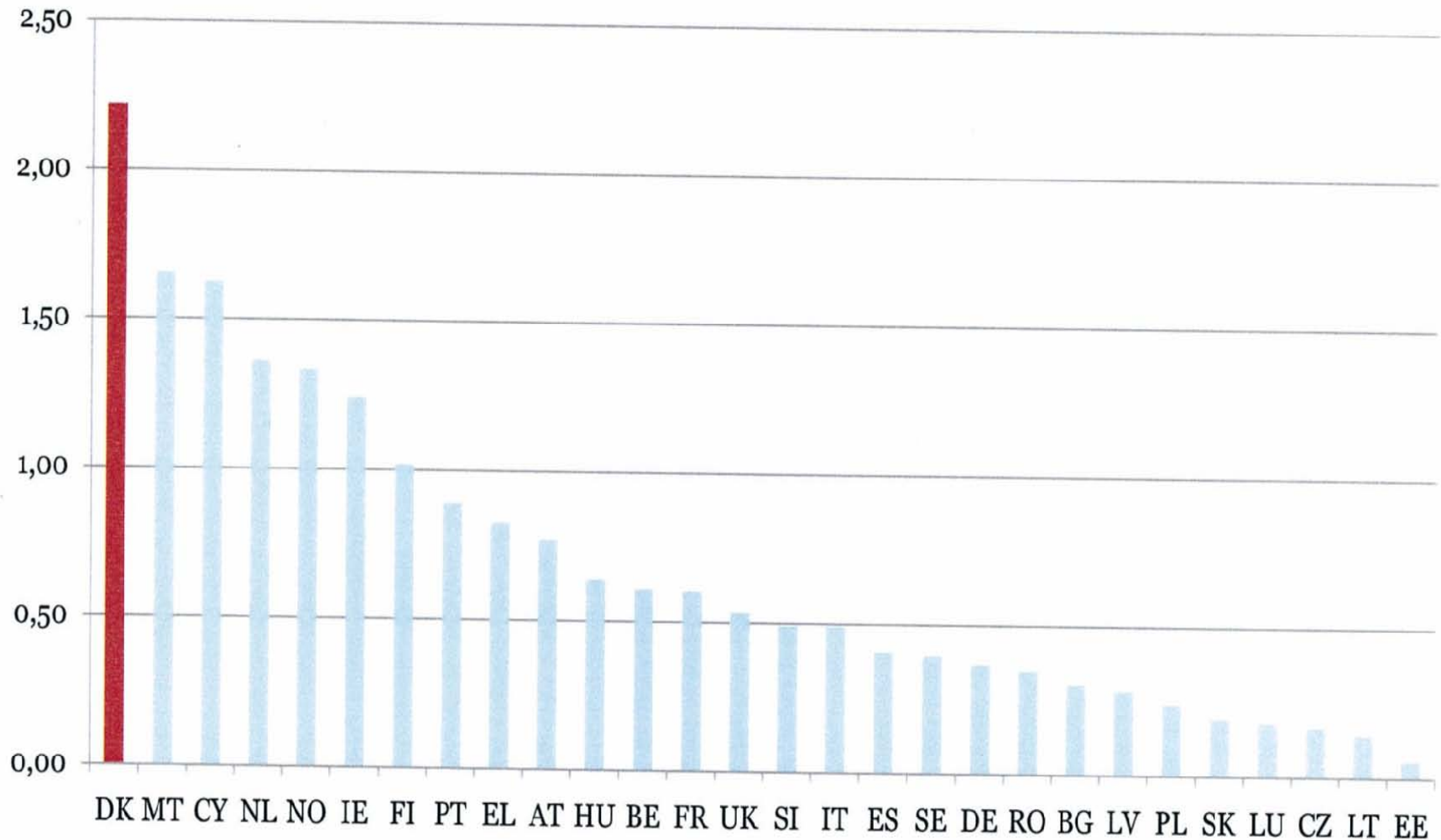
→ その後、為替管理の必要はなくなったが、代替財源を見出すことが困難なため（税務省）

- 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

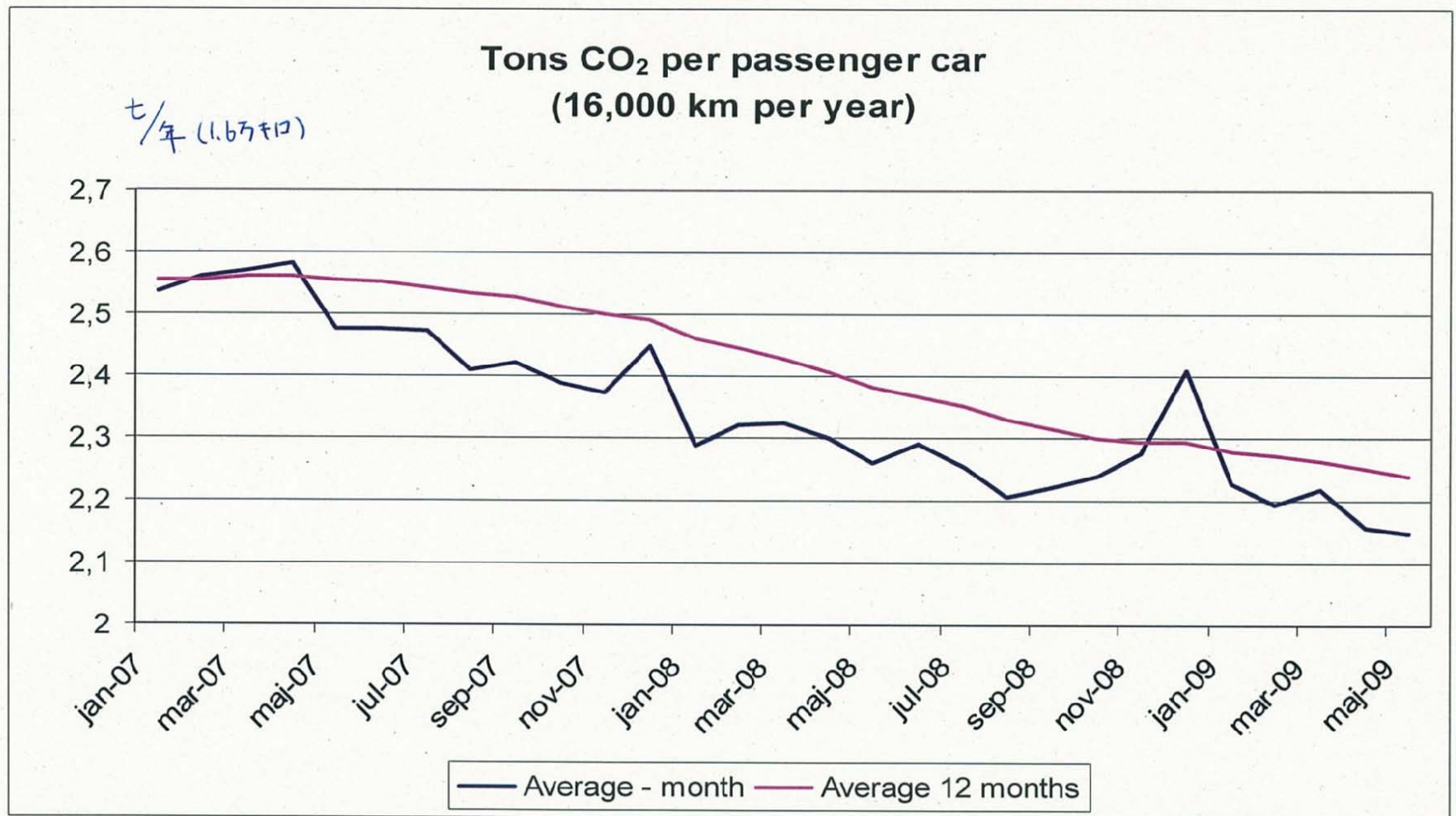
- ・ 燃費性能が $16\text{km}/\ell$ 以上の乗用車 → 燃費が $1\text{km}/\ell$ 向上するごとに4000DKK軽課
- ・ 燃費性能が $16\text{km}/\ell$ 未満の乗用車 → 燃費が $1\text{km}/\ell$ 低下するごとに1000DKK重課

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

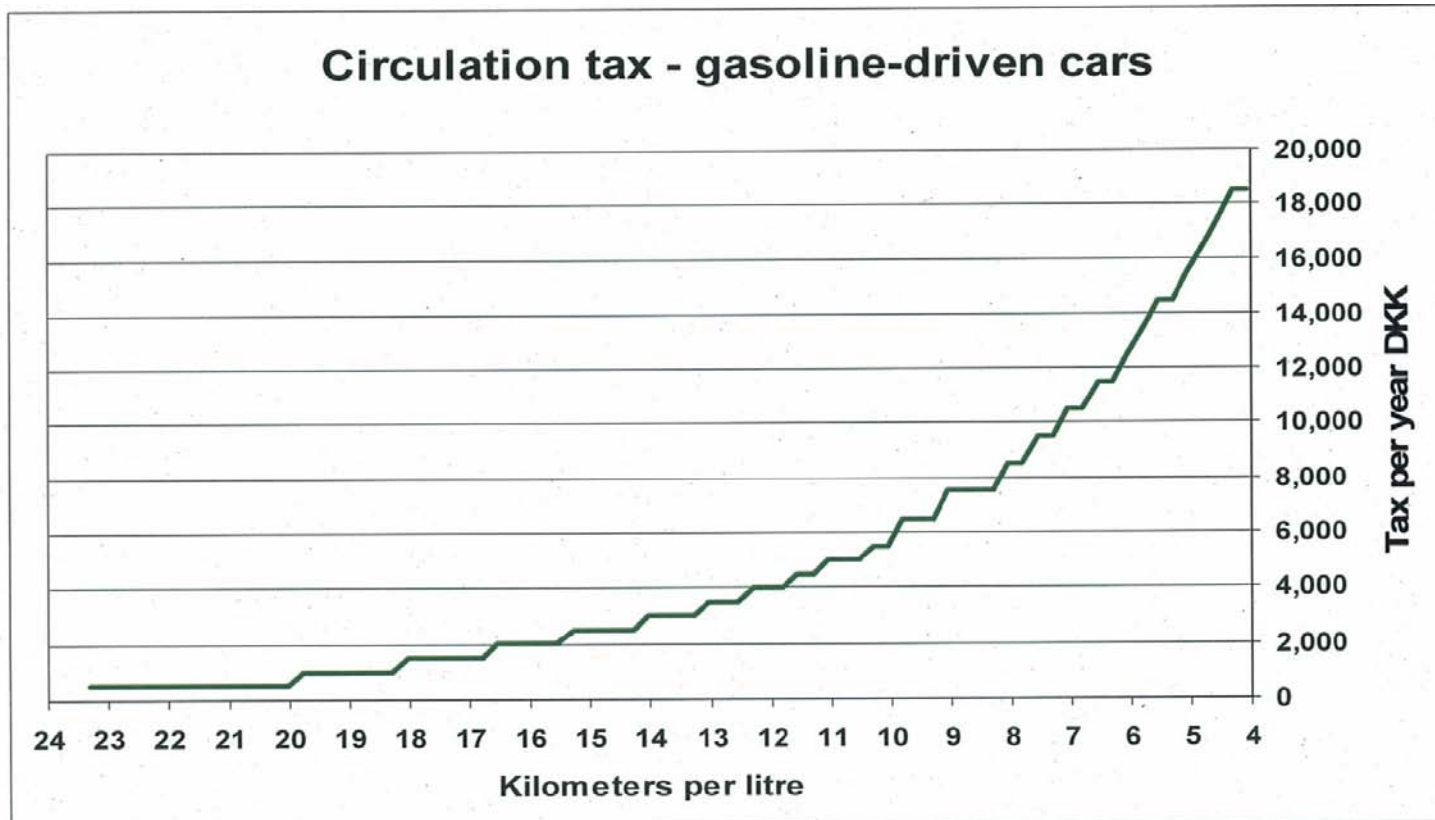
Bonus/malus制度の効果について

- 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。



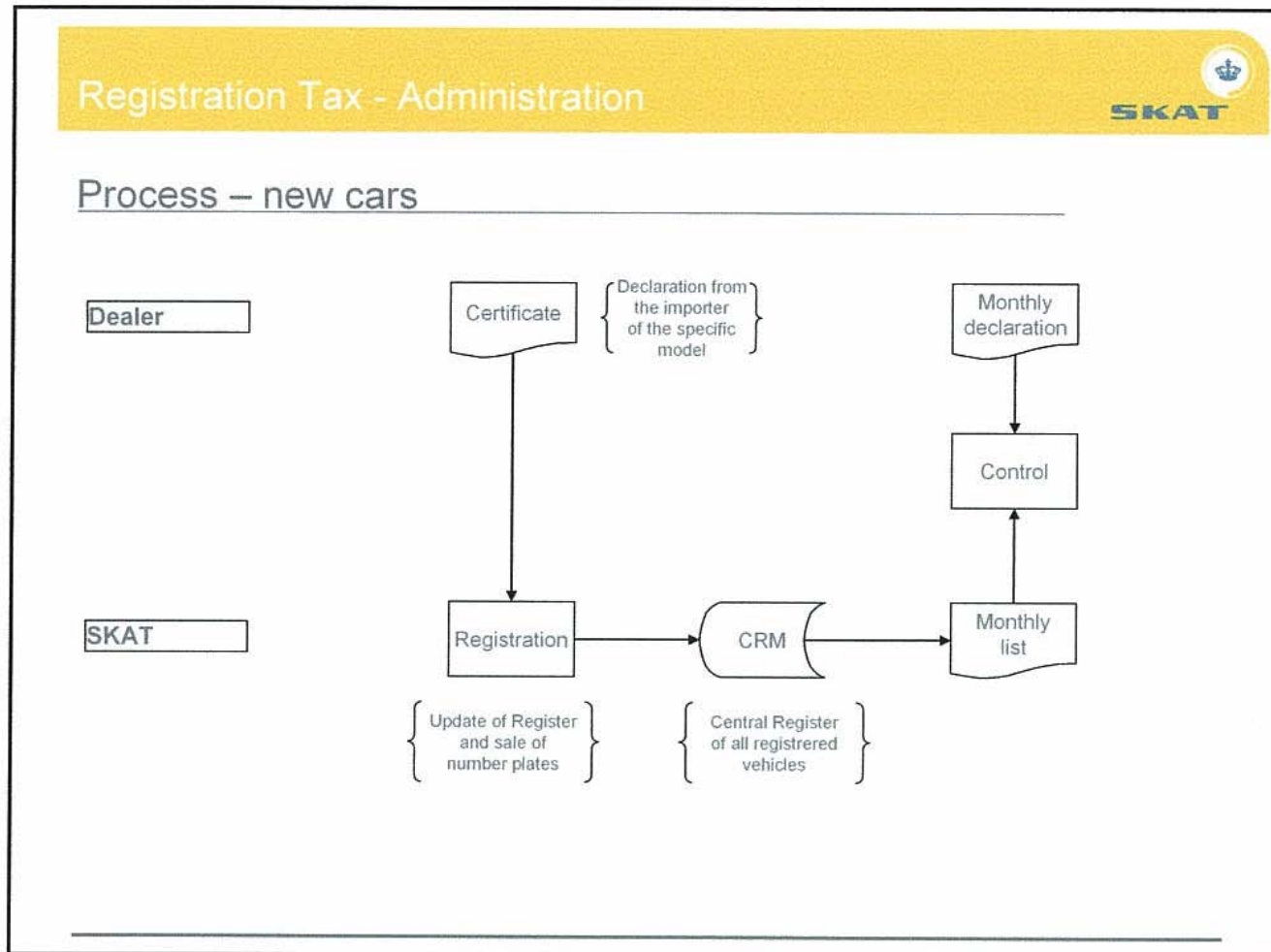
グリーンオーナー税（保有税）について

- 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。



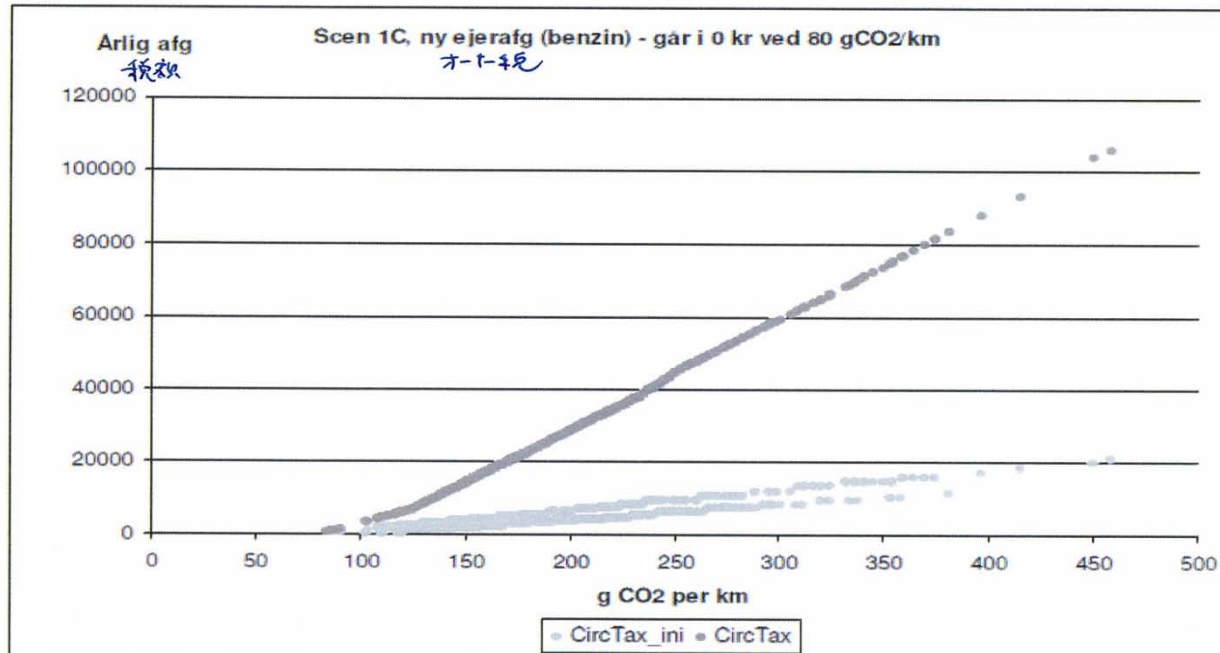
デンマーク産業会（D I）の提案について

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

- 税込中立を前提として、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】)

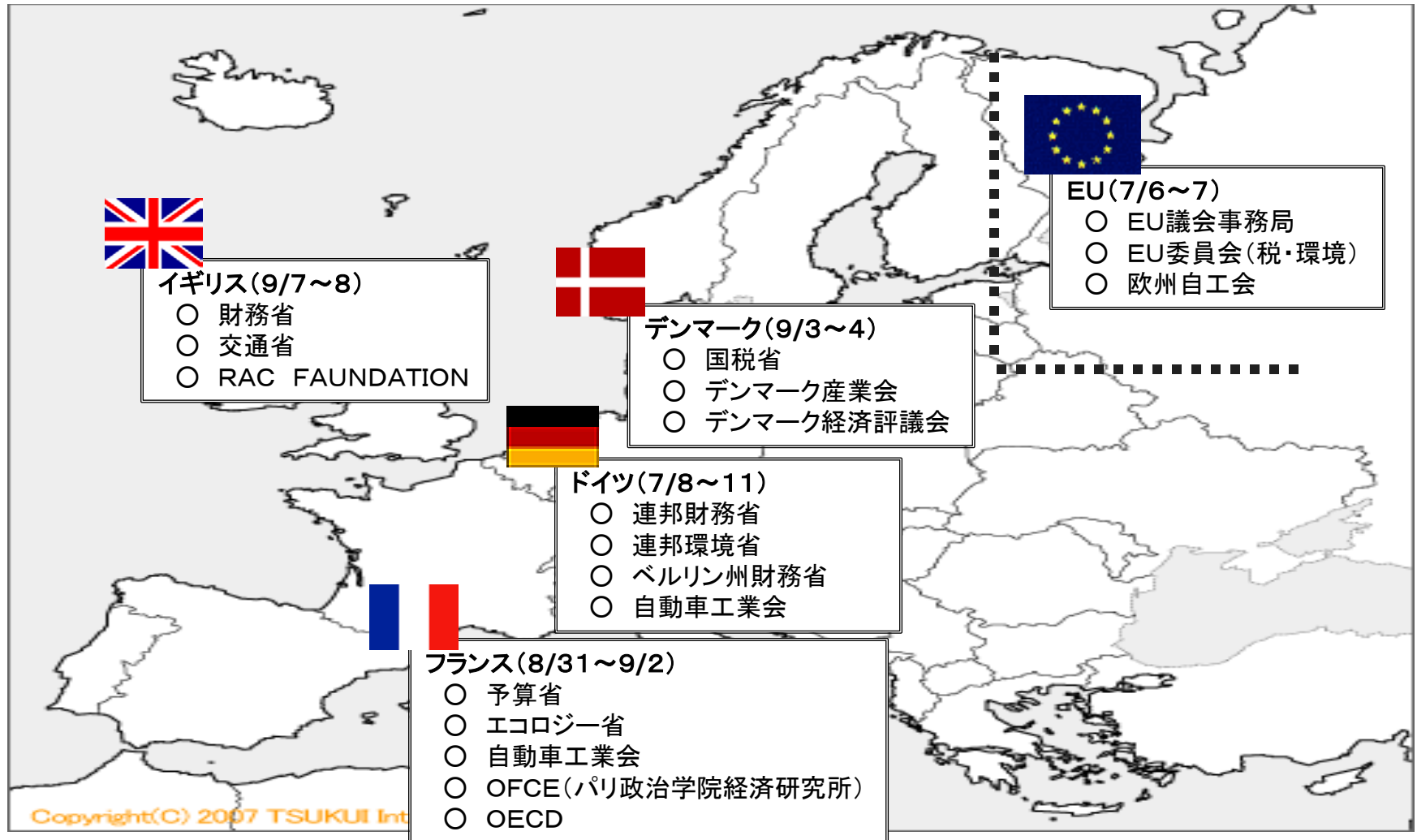
海外調査結果の概要について

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、自動車は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

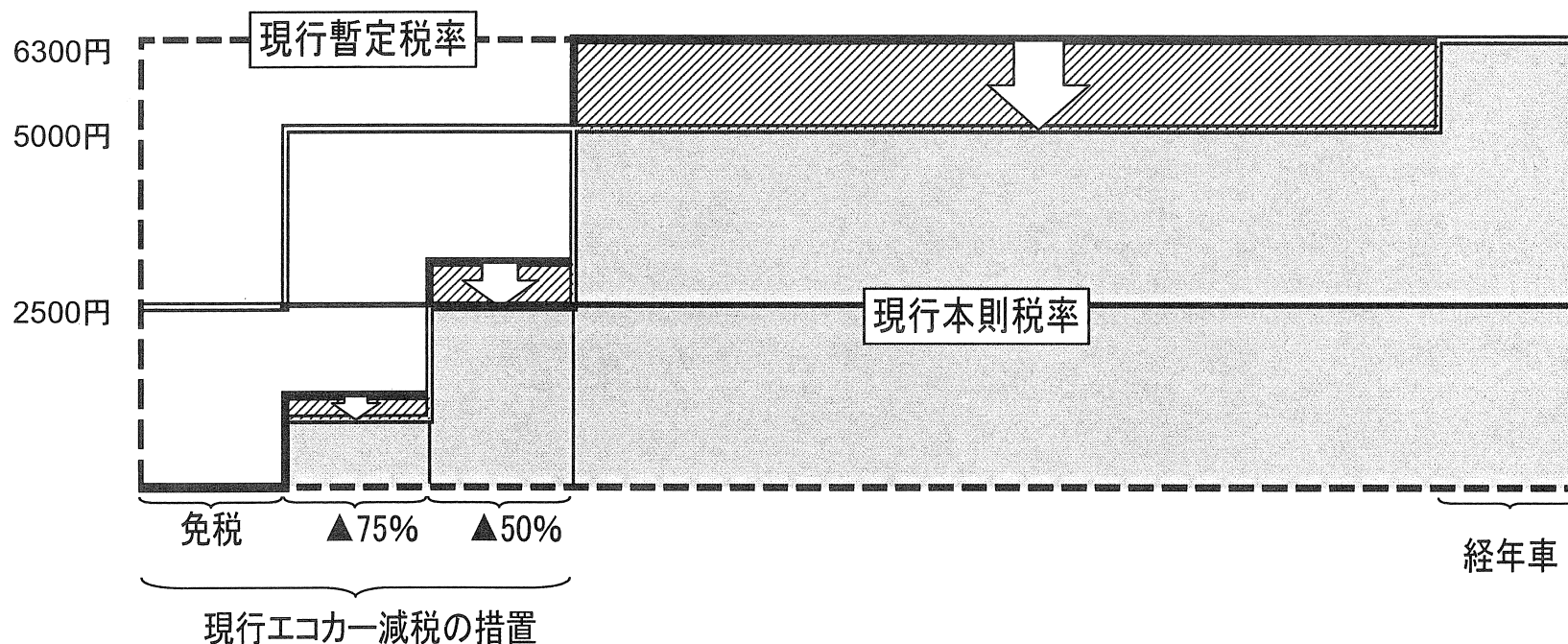
※ 都道府県及び市町村の「地球温暖化対策」に係る平成20年度予算額を調査。

…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

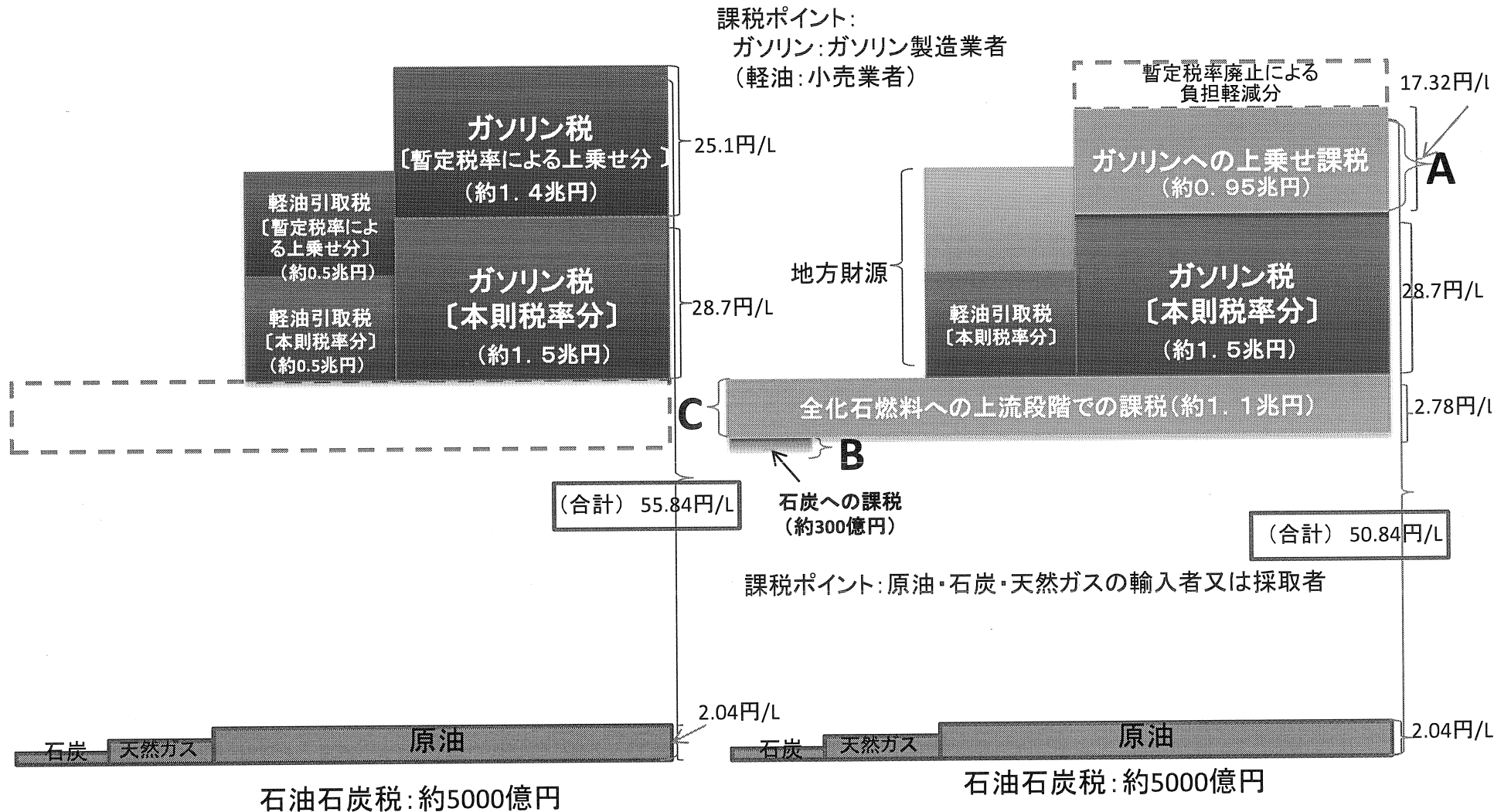
・軽油についての個別の課税については、税制調査会において別途ガソリンに準じて検討が必要。

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。



京都大学
KYOTO UNIVERSITY

「道路損傷負担金」から「環境自動車税」へ ～EUおよびドイツの動向を中心に～

2013年6月27日(木)

第2回自動車税制検討会

総務省

諸富徹(京都大学大学院経済学研究科)

何が問題か

自動車関連税の課税根拠

- 自動車には、図3のように、自動車の「生産」、「購入」、「保有」、「走行」の各段階それぞれに課税されている
- 自動車重量税と自動車取得税はもともと、道路特定財源としてその税収の用途が道路建設に特定される目的税だったため、自動車の所有者がその対価として負担する「道路損傷負担金」としての性格をもっていた
- しかし、2009年に用途特定が外され、普通税に転換してからは、自動車の所有者がこれらの税を負担する根拠は失われ、新たな課税根拠が求められている

図3 日本の自動車関連税と課税段階

生産段階	購入段階	保有段階	走行段階
なし	自動車取得税	自動車税 自動車重量税	揮発油税 軽油引取税

自動車2税廃止論の問題点

- 「地方税グリーン化」という観点からみた場合、自動車2税廃止論はきわめて問題が多い
 - 運輸部門からの温室効果ガス排出は、日本の総排出量の約20%を占め、自動車は運輸部門全体の88.1%を占めているので、日本の排出総量の17.1%を占める大きな排出セクターである
 - したがって、自動車からの温室効果ガス排出抑制を誘導するあらゆる工夫を自動車関連税に仕組んでいくことが重要
- 自動車のCO₂排出を抑制するには、自動車の生産、購入、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を適切に組み合わせる必要がある

自動車関連税改革の視点

- もちろん、自動車取得税も重量税も、環境税ではない。しかし、自動車からのCO₂排出抑制へのインセンティブ付与のため、これまで「エコカー減税」の名の下で、環境性能のよい車に対するこれら2税の大幅減税が実施されてきた
- つまり、自動車2税はこれによって事実上、「環境税化」しつつある
- 単純にこれら自動車2税、とくに当面对象となっている取得税を廃止することは、自動車の温室効果ガス排出抑制のために活用できる貴重な政策手段を失うことを意味し、温暖化対策としても後退となることから、慎重を期すべきであろう
- しかし、自動車関連税が現行のままでよいことにはならない。逆に、自動車関連税も、社会の変化に合わせて、「環境税」としての色彩を強化すべく改革がなされるべき
- そうでなければ、道路建設のための特定財源という根拠を失った自動車関連税は、つねに撤廃要求にさらされるようになるだろう

自動車のCO₂規制に関するEU 指令の成立

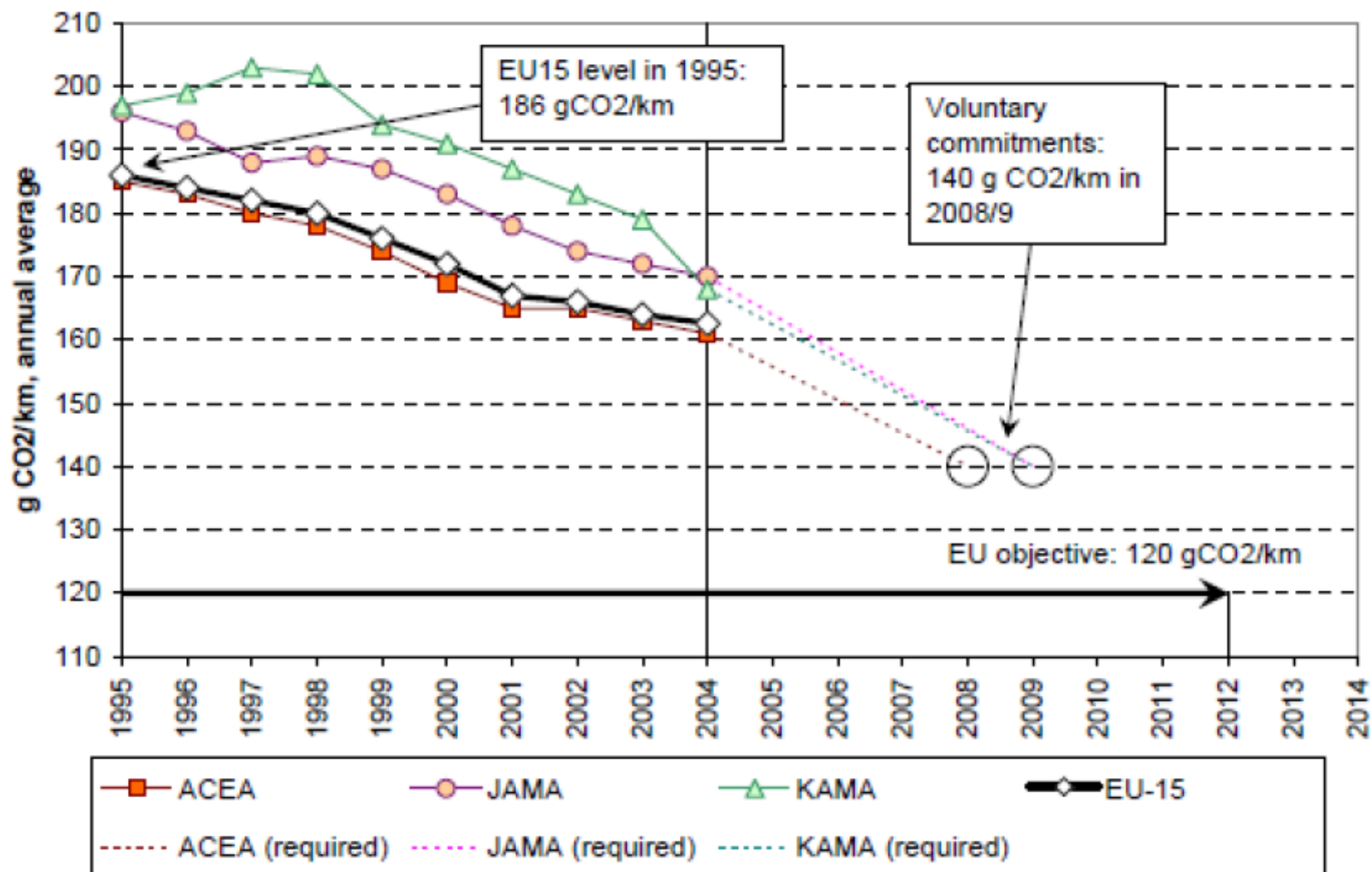
- EUは、運輸部門の温室効果ガス排出が産業部門に次いで2番目に大きいこと、そしてそれが依然として増加傾向にあることから、自動車のCO₂排出削減戦略として次の3つの柱を採用
- 第1は、自動車産業による自主行動計画
- 第2は消費者への情報提供の改善
- 第3は税制を活用したエネルギー効率的な自動車開発の促進

EUおよびドイツの動向から学ぶ

自動車のCO₂規制に関するEU 指令の成立

- 1998年に欧州自動車工業会は、2008年までに新車の平均排出量を140g CO₂/kmに削減することを表明
- 欧州委員会は当初、この自主行動計画を自動車の排出削減政策の主要な柱の1つとした
- 2006年には欧州閣僚理事会の場で、全会一致で新車のCO₂排出が2008/2009年には140g CO₂/kmへ、さらに2012年には120g CO₂/kmに削減されるべきこと、そして中期的には80-100 g CO₂/kmが目指されるべきこと、の2点を確認
- これを受け、自主行動計画の削減実績の延長線上では、合意された削減目標(2008/2009年に140g CO₂/km)を達成することは困難と判断

図2 欧州における新車の平均CO₂排出量経緯および削減目標



[出所] Commission of the European Communities (2007b), p.6, Figure 1.

自動車のCO₂規制に関するEU 指令の成立

- 欧州自動車工業会による自主行動計画の失敗、2012年までに野心的な120g CO₂/kmという削減目標を達成する必要から、追加的な政策手法の導入が必要とEUは判断
- 2009年4月に自動車のCO₂排出規制に関する指令案が成立
- 目標は段階的に厳しくなり、2020年の新車平均排出量は、95g CO₂/kmまで下げることが求められる

ドイツにおける自動車税改革

- EUレベルでの自動車CO₂排出規制の議論は、EU加盟各国に対して、自動車関連税改革への動機を与えた
- ドイツは、2009年7月1日から新車に適用される自動車税改革を実行し、その課税ベースを「排気量のみ」から「CO₂排出量と排気量の組み合わせ」に移行
- CO₂排出量ベースの課税については、免税点がEU規制と整合的な形で設定、規制の厳格化とともに免税点も移動
- 2011年までの免税点は120g CO₂/km、それ以降、2012～2013年は110 g CO₂/km、さらに2014年以降は95g CO₂/km
- CO₂排出量ベース課税の税率は、この免税点を越えるCO₂排出に対して、2ユーロ/g CO₂/kmに設定

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

CO₂

- g/km -

Hubraum - immer auf volle 100 cm³ 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	
↓																				

ドイツにおける自動車税改革

- 排気量ベース課税の税率はガソリン車が2ユーロ／100cc、ディーゼル車が9.5ユーロ／100ccに設定
- 自動車所有者の税負担額は、CO₂排出量ベース課税と排気量ベース課税の合計で決定
- 排気量ベースとCO₂排出量ベースの併用は、税収の安定化と小型車／大型車間の税負担均衡のため
- 税の性格としては、排気量課税ベースと併用することで、完全に環境税化せず、財産課税としての性質を今後も併せ持つことに
- 電気自動車に関しては、購入後5年間に関しては免税、その後、重量に応じた課税

自動車税改革の意義と日本への示唆

- EUにおける自動車CO₂排出規制と連動しながら、自動車税を政策課税として用いようとしている
- 財源が急速に失われることのないようその財産税的な性格を残し、排気量ベースとCO₂排出量ベースの組み合わせとしている
- ただし、税収調達機能を急速に失わせないよう、対処が必要
- ドイツの場合、排気量ベースを残したことに加え、EU基準の強化に合わせた免税点の引き下げでこの点に対処
- 電気自動車への対応として、当初5年間を免税とした後に、重量ベースで課税

自動車税改革の意義と日本への示唆

図3 日独の自動車に対する課税と規制

	生産段階	購入段階	保有段階	走行段階
ドイツ	EUの自動車 CO ₂ 排出規制	自動車 登録税	自動車税への CO ₂ 課税ベー ス組み込み	鉱油税 (炭素税)
日本	なし	自動車 取得税	自動車税 自動車重量税	揮発油税 軽油引取税

「環境自動車税」の創設を

【1】自動車のCO₂排出を抑制するには生産段階・取得(購入)・保有段階を経て走行段階に至るまで、あらゆる段階で規制や総合的に課税を行うことが望ましい

【2】自動車の購入段階と保有段階に対しては、自動車の購入者・保有者の選択に対し、税制を通じて、よりCO₂排出の少ない車を購入・保有してもらう動機づけを与えることが望ましい

【3】表のEU/ドイツの欄では、あらゆる段階で自動車のCO₂排出抑制への手立てがとられている。日本でも、自動車の生産から走行段階までの各段階で、適切な規制や課税が組み込まれているかを点検し、その中で「政策手段としての自動車関連税」をどう位置づけるべきかを検討する必要がある

【4】自動車税の課税ベースを「排気量」のみから、「排気量」と「CO₂排出量」の組み合わせに移行させることは、この要請にこたえる途として検討に値する

【5】暫定税率の廃止で、自動車関連税の「道路損傷負担金的性格」は薄まり、改めて自動車関連税の存立根拠が問われることに。欧州の動向を踏まえるならば、今後の自動車関連税は「環境政策上の手段」として位置づけられることで、その新しい社会的役割を獲得することになると思われる

地方税財源としての「地方税グリーン化」

諸富 徹・京都大学大学院経済学研究科教授

一 「地方税グリーン化」へ向けての歩み

「地方税グリーン化」に向けて、筆者はこれまでの地方環境税導入の実績を踏まえ、次の三点が大きな課題になると考えている。つまり、(1)「地方炭素税」の創設、(2)「環境自動車税」の創設、そして(3)地方エネルギー税としての「電気・ガス税」の再設である。本稿の目的は、これらの点について以下で論点を整理し、課題と展望を示すことにある。

さて、「地方税グリーン化」というとき、日本の地方税制はすでに多くのグリーン化へ向けての実績を積み重ねてきた。その最たるものは、地方環境税の導入である。一九九九年に地方分権一括法が成立して法定外目的税が創設され、その導入に総務省の許可が必要なくなったことで、多くの自治体が地方環境税の導入をめざした。現在、これはほぼ産業廃棄物税と森林環境

東京都などが検討したことがある。しかし、導入が困難だという結論になったのは、化石燃料課税にともなう徴税実務上の障害を克服できる見通しが立たなかつたからである。土地や不動産と異なり、化石燃料は簡単に県境を越えて移動する。とくに、その消費段階に近いほど、化石燃料の流通を課税当局が把握するのは難しくなる。

灯油やガソリン、軽油の場合がまさにそうだが、無数の販売店、代理店でこれらの石油商品は取り扱われている。もし、ある地方自治体が単独で地方炭素税を最終消費段階手前で導入し、灯油やガソリン、軽油に、その炭素含有量に比例的に課税したらどうなるだろうか。ドライバーや消費者は、その自治体の管轄区域内でその化石燃料を購入するのをやめ、課税が行われていない他の自治体の管轄区域内で購入するといった行動を起こすことが想定される。全国流通する物体に、ある自治体が単独で課税することの難しさがここに現れている。これらの懸念から、北海道も東京都も、単独で化石燃料に課税することは断念したのである。

とはいえ、地方自治体の温暖化対策の必要性は、ますます高まるばかりである。福島第一原発事故後のエネルギー・環境政策の大きな転換を踏まえ、原発依存の低減と再生可能エネルギーの普及促進が、温暖化対策と整合的になるような新しい政策体系を見出ししていく必要がある。この点を論じるためには、前

環境税という二つの類型に収斂されている。二〇一二年四月時点で産業廃棄物税を導入しているのは、二七府県と一政令市(北九州市)である。また、森林環境税を導入しているのは、三三県にも上る。これらはいずれも、国が定める法定外税ではなく、地方独自課税である。こうして分権一括法で可能になった課税自主権行使の実績を着実に積み重ねてきたことは、高く評価されるべきだと思われる。これら地方独自課税は、産業廃棄物を減らし、森林を涵養して水源を守り、森林によるCO₂の吸収力の向上をはかるうえで、一定の貢献を行ってきた。導入から約一〇年が経過したいま、これらの税に関する研究蓄積も厚みを増してきたので、制度設計上の課題や効果の検証については、そちらをご参照いただきたい。¹⁾

地方独自課税として導入に至らなかつた地方環境税の代表的事例が、「地方炭素税」構想である。これは一時期、北海道や提として、二〇一二年一月一日に導入された地球温暖化対策税を踏まえる必要がある。次節では、その制度概要をみたくうえで、それをどのように「地方炭素税」化していくべきかを論じることになしたい。

二 地球温暖化対策税の概要

(1)石油炭素税を活用して導入
地球温暖化対策税(以下、「温対税」と略称)は、温室効果ガスの排出量に比例して化石燃料に課税され、その税収がすべて地球温暖化対策に充てられることになっている。この税は、まったく新しい税を導入するのではなく、現行の石油炭素税に、新しくCO₂排出量に比例した化石燃料課税を上乗せするという形をとっている。表1は、温対税導入前の日本のエネルギー関連税を示している。ここに示されているように、石油炭素税は、化石燃料の輸入段階(上流)で石炭、石油、天然ガスなどあらゆる化石燃料に対してかけられ、その税収使途がすべて経産省が所管する「石油及びエネルギー需給構造高度化対策特別会計」を通じて特定化されている目的税となっている。

これに対してエネルギーの消費段階(表1では「下流」と表現)では、原油を精製した後の石油製品ごと(ガソリン、軽油LPG、ジェット燃料)に課税がなされている。電気は下流で「電源開発促進税」(以下、「電促税」と略す)によって課税され

ちつとみ・とある。一九六八年大阪府生まれ。一九九〇年京都大学大学院経済学研究科博士課程修了。二〇一〇年より現職。主な著書に「環境税の理論と実証」(有斐閣、二〇〇〇年)、「思考のフロンティア 現職」(岩波書店、二〇〇三年)、「低炭素経済への道」(共著、岩波書店、二〇一〇年)など。

表1 既存エネルギー関連税の課税ベース

課税対象	天然ガス		石油・石油製品				石炭	電力		
上流	課税標準	天然ガス	石油・石油製品				石炭	電力		
	税目	石油石炭税								
下流	課税標準	天然ガス	ガソリン	軽油	LPG	灯油	重油	ジェット燃料	石炭	電力
	税目		ガソリン税	軽油引取税	石油ガス税			航空機燃料税		電源開発促進税

は現行税制の下で課税されている課税対象を示す。

*「ガソリン税」とは、揮発油(=ガソリン)に課税ベースを置く「揮発油税」と「地方道路税」を総称する名称である。

既存の化石燃料課税を利用して炭素比例課税を実施するには、表1の上流で石油石炭税を用いる場合と、下流でガソリン税その他を用いる場合が考えられるが、後者の場合、天然ガス、灯油、重油、石炭には現状では課税がなされていないため、新税を導入しない限り、既存の税制を活用する形での炭素比例税の実施は難しい。その意味では、上流の石油石炭税課税を実施するには、石油石炭税を活用することがもつとも好都合だといえる。

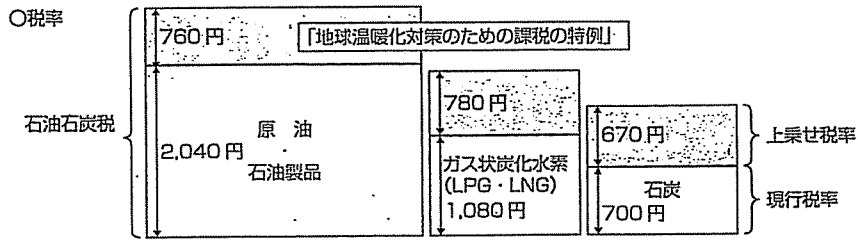
(2) 税率設定の考え方
次に問題となるのは、税率設定の考え方である。温対税は、石油石炭税に上乗せという形をとるが、その税率設定は、炭素比例の考え方に基づいているので、現行の石油石炭税とは異なっている。

一般に、石油、石炭、天然ガスなどの化石燃料をそれぞれトン燃焼させたときに、どれだけのCO₂が発生するかは、すでに自然科学的知見によつて確かめられている。発熱量あたりのCO₂排出量とみると、石炭・石油・天然ガス100kgあたり六となる。したがって、炭素比例課税を行うためには、石炭に重課し、逆に天然ガスに対しては軽課しなければならぬ。

図1に示されているように、石油石炭税の現行税率は、原油・輸入石油製品は2040円/t、天然ガス、石油ガス等は1080円/t、石炭は700円/tとなっている。これらの税率をCO₂1トンあたり直して見たのが、図2に示されている「現行税率」部分である。CO₂1トンあたりみると、現状では石油が七十九円/CO₂tと重課される一方で、石炭が三〇一元/CO₂tと軽課されている。これは、温対税導入以前の石油石炭税の税率設定に、化石燃料を燃焼させたときの温暖化への影響が全く考慮されていないことを示している。なぜなら、化石燃料の炭素含有量を正しく税率設定に反映するならば、温対税のように、あらゆる化石燃料に対してCO₂排出量1トンあたり均一の税率が課されねばならないからである。今回の温対税は、これら現行税率に対して、CO₂1トンあたり二八九円という均一の税率を上乗せすることで、温暖化対策の観点からみれば「歪んで」いた価格体系を是正する効果を持つといえよう。

図1の「段階的実施」の部分にスケジュールが示されているように、この新税は二〇一二年一〇月一日から施行されたが、三段階に分けて段階的に税率を引き上げていくことになっており、原油・石油製品の場合だと二〇一二年一〇月一日に二五〇円、二〇一四年にさらに二五〇円、二〇一六年四月一日にさらに二六〇円/ℓを段階的に上乗せしていき、合計で七六〇円/ℓを既存税に上乗せし、税率は二八〇〇円/ℓに到達する。図2より明らかのように、化石燃料にCO₂排出量当

図1 地球温暖化対策税による石油石炭税の税率引き上げとその段階的実施



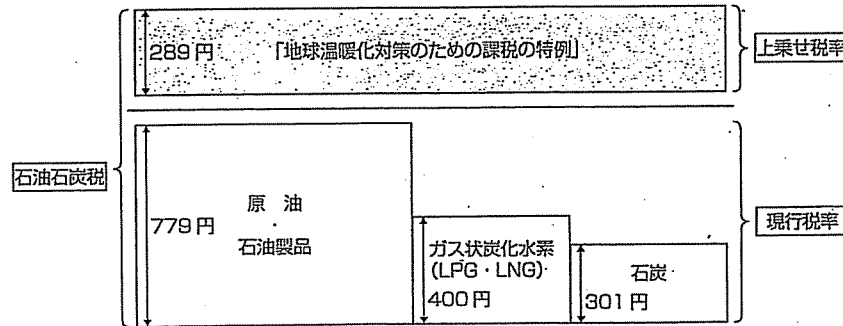
○段階的実施

課税物件	現行税率	2012年10月1日~	2014年4月1日~	2016年4月1日~
原油・石油製品 [1ℓにつき]	(2,040円)	+ 250円 (2,290円)	+ 250円 (2,540円)	+ 260円 (2,800円)
ガス状炭化水素 [1tにつき]	(1,080円)	+ 260円 (1,340円)	+ 260円 (1,600円)	+ 260円 (1,860円)
石炭 [1tにつき]	(700円)	+ 220円 (920円)	+ 220円 (1,140円)	+ 230円 (1,370円)

注：() は石油石炭税の税率。

【出所】財務省「租税特別措置法(石油石炭税(地球温暖化対策のための課税の特例)関係)の改正(2012年)692頁
www.mof.go.jp/tax_policy/tax_reform/outline/fy2012/.../p688_699.pdf

図2 石油石炭税のCO₂排出量あたり税率と地球温暖化対策税の税率(円/t-CO₂)



【出所】財務省「租税特別措置法(石油石炭税(地球温暖化対策のための課税の特例)関係)の改正(2012年)691頁
www.mof.go.jp/tax_policy/tax_reform/outline/fy2012/.../p688_699.pdf

たり均一の税率を上乗せしても、税率構造は、依然として石油
 V天然ガスV石炭となっている。温暖化対策の観点からみれば、
 どの化石燃料であれ、CO₂排出単位あたり均等の税率が課さ
 れるべきである。そうすると、石油石炭税を炭素税に向けて移
 行させていくためには、天然ガスと石炭、とりわけ石炭に重課
 していく余地が残っているといえよう。

三 「地方炭素税」をどのように設計するか

地球温暖化対策税はいったん国税として導入されることが決
 定したが、「地方炭素税」がどのような取扱いを受けるのかは依
 然として未決着である。民主党政権下の政府税制調査会に提出
 された財務省資料では、自治体がすでに多くの温暖化対策事業
 を手がけ、その財源を負担していることから、「地球温暖化対策
 に関する国と地方の役割分担を踏まえ、地方財源を確保・充実
 させる仕組みについて、平成二四年度実施に向けた成案を得る
 べく更に検討を進める」と明記されていた(二〇一〇年度第二
 三回税制調査会(二月一日) 財務省提出資料「主要事項の
 とりまとめ案(地方税)」)。

地方財政審議会もまた、「今後目指すべき地方税制の方向と平
 成二五年度の地方税制改正等への対応についての意見」(二〇
 一二年一〇月二日)において温対税に言及し、「地方自治体
 が地球温暖化対策に果たす役割を適切に反映させる制度として、

革の潮流にむしる逆行することすらなりかねない。

第一の選択肢として、使途特定をまつたく行わないまま、都道
 府県の化石燃料消費統計データに基づいて税収の一定割合を一
 般財源として配分する方式がありうる。例えば、ある県の化石
 燃料消費が全国比で5%を占めていたとしよう。この場合、そ
 の県に配分される税収は、「配分されるべき総税収」×0.05
 で計算される。もちろん、配分基準は県民所得や消費金額など
 でもよいが、本税が炭素税であることを考えると、化石燃料消
 費を基準にとるのが望ましいと考えられる。この場合、税収使
 途は特定されないため、配分される税収はその自治体の一般財
 源となる。

しかし、本税がもともと、その税収を温暖化対策に充てるこ
 とを目的として導入されたことを考えると、税収を自治体の一
 般財源として配分する第二の選択肢は、税導入の趣旨に合致せ
 ず、必ずしも望ましくないかもしれない。他方、第一の選択肢
 である国庫支出金という形での配分は、自治体の自立性を失わ
 せる点で望ましくない。自治体が自ら立案し、実行できる自由
 度を許容しながら、温暖化対策の財源を確保するには結局、民
 主党政権下で創設された「一括交付金」という方法を使わせる
 をえないように思われる。これだと、温暖化対策に用いるとい
 う形では使途に縛りがあるが、温室効果ガスの削減を具体的に
 どのような形で進めるのか、また、それぞれの対策にどのよう

「地球温暖化対策のための税」の一定割合を地方へ譲与するなど
 地方の財源を確保・充実する仕組みを作るべきである」と指摘
 している。

だが、具体的に温暖化対策のための地方財源をどのように確
 保・充実させるのかという点については、まだ具体的に固まった
 成案ができていないわけではない。かつて構想されたように、地
 方自治体が独自に化石燃料に課税することで「地方炭素税」を
 導入するよりも、国税として一旦導入された税収の一定割合を、
 地方財政審議会が指摘しているように自治体に「譲与する」と
 いう形をとること、地方財源を確保・充実させるのが確かに
 現実的である。しかし、「一定割合」とはどれだけのことか、ま
 た「譲与」といっても、どのような基準に基づいて各自自治体に
 税収を配分するのか、という論点については、未決着のまま
 ある。

配分される税収割合は、国と地方が実施している温暖化対策
 に必要となる財源の比率に応じて決定されるとしても、それを
 どのような基準で各自自治体に配分すべきかという論点につい
 ては、いくつもの選択肢が考えられる。第一に、国が、自治体
 が実施する温暖化対策事業に対して国から地方への国庫支出金、つ
 まり「ひも付き」補助金を通じて配分するという方法がありう
 る。しかしこれでは、かつて三位一体改革において廃止・縮減
 がめざされた補助金の復活を意味することになり、地方分権改
 進に財源を配分するのかがという点は、自治体の
 裁量に任されている。この方法であれば、税
 導入の趣旨とも合致する形で、自治体の温暖
 化対策財源の確保・充実を可能にするように
 思われる。

四 車体課税と地方税制のグリーン化

(1)自動車業界による自動車取得税・自動車重
 量税廃止要求

一般に自動車には、図3に示されているよ
 うに自動車の「生産」、「購入」、「保有」、「走
 行」の各段階それぞれに税がかけられている。

日本では、自動車の生産段階に特定して課さ
 れる税はないが、購入段階には「自動車取得
 税」、保有段階には「自動車重量税」、「自動車
 税」、そして「軽自動車税」が、さらに走行段
 階には「揮発油税」と「軽油引取税」が課されている。このよ
 うに自動車取得税、自動車税、軽自動車税が地方税である。さら
 に自動車重量税の税収も、いったん国税として徴収されたのち
 地方自治体の財源としてその一定割合が配分されるので、これ
 らの税の税収は自治体にとって貴重な財源となっている。

ところが現在、経済産業省と自動車業界が、自動車重量税と

図3 ●日本の自動車関連税と課税段階

生産段階	購入段階	保有段階	走行段階
なし	自動車取得税	自動車税 自動車従量税	揮発油税 軽油引取税

自動車取得税の廃止を要求している。これは、もともとこれらの税が道路特定財源としてその税収の使途が道路建設に特定される目的税だったために、自動車の所有者がその対価として負担するという課税根拠が成立しえた。しかし、二〇〇九年に用途特定が外され、普通税に転換してからは、自動車の所有者がこれらの税を負担する根拠は失われたというのが第一の理由である。第二の理由は、二〇一四年四月に八%、二〇一五年一月に一〇%に引き上げられる予定の消費増税問題である。自動車は一台当たりの購入額が大きいため、消費税率引き上げによる税負担の増加幅も他の消費財よりも大きい。したがって、税率引き上げによる自動車購入抑制効果はかなり大きいのではと懸念されているのである。自動車業界は、かつて一九九七年に消費税率が三%から五%に引き上げられたときは、国内の新車販売台数が約一〇〇万台減ったこと、そして、新車販売台数は長期低落傾向にあり、二〇〇八年からは五〇〇万台を割り込んでいるが、この二税を維持したまま消費税が引き上げられれば、消費税率引き上げのタイミングに合わせて自動車二税が廃止されれば、消費税増税による価格上昇効果を相殺でき、新車販売台数を維持できるといのが彼らの主張であろう。現在のところ、議論の焦点は第二の論点にあり、自動車二税廃止論は、もっぱら自動車産業救済策として議論されているかのような観を慎重を期すべきだと考える。

(2) 「環境自動車税」の創設

しかし、だからといって本稿は、自動車関連税が現行のままではないことを主張しようとしているわけではない。むしろ逆に、自動車関連税はますます、社会の要求が変化していくのに合わせて、環境税としての色彩を強めるべく制度改革がなされるべきだというのが本稿の主張である。そうでなければ、自動車業界の主張のように、道路建設のための特定財源という根拠を失った自動車関連税は、つねに撤廃要求にさらされるようになり、それに対して自動車関連税を擁護する根拠も乏しいという状況に陥ってしまうであろう。

呈している。

しかし、「地方税グリーン化」という観点からみた場合、これら自動車二税の廃止はきわめて疑問が多い。運輸部門からの温室効果ガス排出は、日本の総排出量の約二〇%を占め、自動車は運輸部門全体の八八・一%を占めているので、日本の排出量の二七・一%を占める大きな排出セクターである。したがって、自動車からの温室効果ガス排出抑制を誘導するあらゆる工夫を自動車関連税に仕組んでいくことが重要である。

自動車のCO₂排出を抑制するには、自動車の生産、購入、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を適切に組み合わせる必要がある。例えば、同じ走行距離でも、燃費の良い車の方がCO₂排出は少ない。したがって、そのような車を生産するよう生産段階でメーカーに働きかけることは、大きな意味をもつ。自動車の取得段階と保有段階に対しては、自動車の購入者・保有者の選択に対し、税制を通じて影響を与え、よりCO₂排出の少ない車を購入・保有してもらいインセンティブを与える必要がある。さらに、走行段階でもガソリンや軽油の消費に対する負担を重くし、不必要な自動車走行を抑制するインセンティブを効かせるのは望ましいことだと考えられる。

もちろん、自動車取得税も重量税も、それ自体としては環境税ではない。前者は自動車の取得価額に対して五%ないしは三%の一定税率が課される、元来は奢侈品課税である。これに對
例えば、ドイツでは二〇〇九年七月一日から新車に適用される自動車税改革を施行し、その課税ベースを「排気量のみ」から「CO₂排出量と排気量の組み合わせ」に移行させた。興味深いのは、ドイツ自動車工業会が、この税制改革に賛意を表明して、自動車関連税廃止一辺倒の日本の自動車工業会とは好対照をなしている点である。これは、自動車のCO₂排出規制が強化されていく方向性そのものが不可避だとすれば、その方向に早く動いた者が報われるような制度設計が税制上組み込まれることは、産業界にとっても望ましい方向だと受け取られたからである。

実は、日本でもドイツの自動車税改革と同様に、自動車税を単純に廃止してしまうのではなく、現行の自動車税を自動車重量税と一本化したうえで、保有段階の車体課税として課税標準をその自動車の排気量とCO₂排出量の二本立てとする「環境自動車税」へと移行させる改革案が提案されている。これは、地球温暖化防止への要求の高まりという社会変化に対応しながら、自動車関連税を新しい税として生まれ変わらせる重要な提案であり、その導人が真剣に検討されるべきであろう。

五 分散型エネルギーシステムの構築と

「電気・ガス税」の再設

最後に、今後の来たるべきエネルギーシステムの大きな変化

に対して、自治体がなすべきこと、そしてそのための財源確保の必要性を強調して本稿を締めくくりにしたい。

東日本大震災と、それにもなう福島第一原発事故の発生によって、自治体のエネルギー政策への取り組み姿勢には大きな変化が生じた。それまで、エネルギー問題は国や電力会社の仕事だとして、自治体はほとんどエネルギー政策に関与しないという姿勢が大勢であった。そうした状況が、原発事故により大きく変わった。放射性汚染問題、計画停電、電力供給不足による夏場、冬場の節電といった問題が噴出し、自治体が否が応でも停電時の緊急電源確保を含め、地域独自のエネルギー政策に着手せざるをえなくなったという事情が大きい。民主党政権は二〇一二年夏に、「原子力発電を二〇三〇年にゼロにすべくあらゆる政策資源を動員する」との方針を発表したが、いずれにせよ、この問題への対応として再生可能エネルギーの急速な普及促進と、「分散型エネルギーシステム」の構築が避けて通れなくなつたことだけは確かである。

二〇一二年七月一日より開始された「再生可能エネルギー固定価格買取制度」の下で、いま着実に再生可能エネルギー導入量の拡大が日本でも進んでいる。これが有力な電源になれば、福島、新潟、福井など、大都市から離れた土地の大規模電源で発電し、それを大規模送電網で電力大消費地に一方的に送る現行のエネルギーシステムが、より分散型で、双方向型に転換し

ていく第一歩が踏み出されたことになる。なぜなら、太陽、水、風、土地などの再生可能エネルギーは、全国各地に分散して存在しているからである。

分散型エネルギー社会では、エネルギー消費地に近いところでエネルギーが生産され、いわゆる「エネルギーの地産地消」が実現するはずである。再生可能エネルギー導入量が増えていくと、配電網における電圧上昇対策や電力系統における安定化対策などを講じることも必要になる。また、まちづくりと一体となったエネルギーインフラを整備し、地域における廃熱の有効活用や、ガス・熱導管、コージェネレーション（熱電併給）などのエネルギーネットワークの整備にも地域で集約的に取り組む必要性が生まれてくる。

もちろん、これらが民間事業の採算ベースに乗る限りは、電力会社やガス会社が自らの力で投資を進めるであろう。しかし、社会的に必要であるにもかかわらず、採算ベースに乗らない事業については、自治体がまちづくりと一体的に推進する必要がある。しかし、当然のことながら、その前には財源の壁が立ちほだかる。そこで、筆者も委員として加わっている「神奈川県地方税制等研究会」では、どのような財源の可能性があるのかという論点について、最近取りまとめを行ったところである。^{※4}

報告書は、電気およびガスについては、消費税導入時に廃止された旧電気税・ガス税（消費税の導入に伴い、一九八九年に

廃止）の賦課徴収システムを、軽油及び重油については、現行の軽油引取税の賦課徴収システムを活用することにより、これらを課税対象とした新たな地方税が（少なくとも技術的には）

導入可能であると提言している。ただし、電気・ガス税については、従価税であった旧電気・ガス税と異なり、従量税が念頭に置かれている点、注意を要する。これらの税が、上述のような分散型エネルギーシステム構築の財源としてふさわしいのは、それが税制上の「応益原則」にかなうからである。つまり、まちづくりと一体になった分散型エネルギーシステムがもたらす生活の質向上の便益は、エネルギーの利用者に、そのエネルギーの利用量に応じて帰着するとみなすことができるため、地方税としては、電気とガスに課税標準を設定し、課税することが望ましいと考えたのである。

以上みてきたように、日本の地方税制のグリーン化は、この一〇年で大きく進展しており、今後さらなる進展が予想される。社会構造の変化に合わせて、税制でも再構築が進むのは当然である。エネルギー税制と自動車関連税制が、戦後ずっと維持されてきた姿からいま大きく変わっていくことを迫られており、その転換点に立っているのが現在だと思われる。その意味で筆者は、「地方炭素税の創設」「地球温暖化対策税の一部譲与税化」、「環境自動車税の創設」、そして「電気・ガス税の再設」の三点を実現していくことが、社会構造の変化に合わせた「地

方税グリーン化」をさらに進展させるための最重要課題だと考える。

- *1 諸富徹「産業廃棄物税の理論的根拠と制度設計」『廃棄物学全集』Vol.14, No.4 (二〇〇三年)、一八一―一九三頁。笹尾俊明「産業廃棄物の経済分析」『別冊財房』二〇一二年、諸富徹・沼尾波子「水と森の財政学」(日本経済評論社)二〇一二年。
- *2 諸富徹「低炭素社会と自動車関連税のあり方」E.U.およびドイツの動向を中心に「地方財政」第四八巻第一二号 (二〇〇九年)、四一―四三頁。
Deutscher Bundestag (2009), Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD: Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze, 16. Wahlperiode, Drucksache, 16/11742.
Kalinowski, D., Kerim, K. und U. Kunert (2009), "CO₂-Besteuerung von Pkw in Europa auf dem Vormarsch", Wochenbericht, Nr. 27-28, 76. Jg., S.438-450
- *3 自動車関係税制に関する研究会「自動車税制に関する研究会報告書」(二〇一〇年九月) http://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/01zeim03_01000001.html
- *4 神奈川県地方税制等研究会「再生可能エネルギー普及促進のための税制措置に関する報告書―分散型・地域密着型のエネルギーシステムの構築に向けて―」(二〇一三年) <http://www.pref.kanagawa.jp/ent/2586272.html>

【参考文献】…注を除く

諸富徹「環境税の理論と実際」(有斐閣、二〇〇〇年)

「自動車関係税制に関する研究会」 （平成22年度）
概要

「自動車関係税制に関する研究会」（平成22年度）について

趣旨

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る。平成22年度税制改正の議論の過程においても、自動車関係諸税におい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。

また、「緑の分権改革」においては「地域の自給力と創富力を高める地域主権型社会」を実現するための柱として低炭素型の社会構造への転換を進めることが求められており、環境への負荷に応じた自動車に対する課税のあり方を研究することは、この点にも資することとなる。

これらを踏まえるとともに、納税者の視点から、CO2の排出抑制に寄与する自動車に対する簡素な課税のあり方等を検討するため、総務大臣の指示により研究会を開催する。

構成員

(敬称略) ※肩書きは当時

【座長】

神野 直彦 東京大学名誉教授

【委員】

井手 英策 慶應義塾大学経済学部准教授

大塚 直 早稲田大学大学院法務研究科教授

勝原 雄一 北九州市財政局東部市税事務所長

小西 砂千夫 関西学院大学大学院経済学研究科・人間福祉学部教授

佐藤 英明 神戸大学大学院法学研究科教授

塩入 みほも 駒澤大学法学部・大学院法学研究科准教授

勢一 智子 西南学院大学法学部教授

田中 里沙 「宣伝会議」編集室長

辻 琢也 一橋大学大学院法学研究科教授

目黒 克昭 東京都主税局総務部長

渡井 理佳子 慶應義塾大学大学院法務研究科教授

開催実績

【第1回】 平成22年3月30日（火）

- 平成22年度税制改正における自動車関係税制について
- 研究会の今後の進め方について

【第2回】 平成22年4月15日（木）

- 自動車関係税の現状等について

【第3回】 平成22年5月28日（金）

- 自動車業界の現状と見通し等について（経済産業省）
- 欧州の自動車関係税制の現状について

【第4回】 平成22年6月24日（木）

- 自動車関係諸税に関係する国土交通省の業務について（国土交通省）
- 検討課題（大きな方向性）について
 - ・ 保有段階における自動車への課税について
 - ・ 取得段階における自動車への課税について
 - ・ 軽自動車への課税について

【第5回】 平成22年7月15日（木）

- 自動車関係税制に関係する環境省関連制度について（環境省）
- 検討課題について（第4回と同じ）

【第6回】 平成22年8月30日（月）

- 検討課題について
 - ・ 軽自動車への課税について
 - ・ 保有段階における自動車への課税について（個別論点）
営自格差、車検時徴収
- 研究会報告書の主な事項について

【第7回】 平成22年9月10日（金）

- 自動車関係税制に関する研究会報告書（座長案）

自動車関係税制に関する研究会報告書の概要

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

なお、検討に当たっては、現行の自動車税、軽自動車税、自動車重量税及び自動車取得税について、個別の財産に対する課税である車体課税として、車体の保有に着目する課税及び車体の所有権移転（取得）に着目する課税に整理。また、CO₂排出抑制の社会的な要請が高まり、様々な地球温暖化対策の取組がなされている現在の状況を踏まえて、租税原則のうち「公平の原則」に環境の視点を導入し、環境自動車税の仕組みを構想すべく、検討を進めた。

1 保有段階における自動車への課税

◎ 環境自動車税の性格

- 「環境自動車税」は、個別財産税であるとともに、「公平の原則」に適う環境損傷負担金的性格を有するとすることが適当。

◎ 保有段階における自動車への課税の簡素化

- 自動車の保有段階における課税として、一台の自動車に対して自動車税と自動車重量税が課税されている状況。
- 自動車税と自動車重量税を一本化し、保有段階における課税としての地方税である環境自動車税とすることにより、自動車関係税の簡素化を実現すべき。
- 環境自動車税は、地方公共団体の様々な行政サービスとの応益関係の強さ、偏在性の低さと安定性の高さなどから、地方税にふさわしい。
- 課税の根拠の観点からは自動車税と軽自動車税を分ける理屈は乏しいが、環境自動車税の創設に当たって、その課税客体に軽自動車等を取り込むには課題があり、今後更に検討を深める必要がある。

◎環境自動車税の負担水準

- CO₂排出抑制への社会的な要請の高まり、厳しい財政状況、自動車関係税全体の負担水準の国際比較等を踏まえ、環境自動車税は、少なくとも税込中立を前提として制度設計を行うべきであり、自動車重量税の上乗せ分も含めた規模で一本化すべき。
- 軽自動車と小型自動車の税負担水準の大幅な格差を合理的に説明することは困難。なお、仮に税率を引き上げる場合には、段階的に行うことも考えられる。

◎ 環境自動車税の課税標準

- 税の性格・課税標準ごとに「割」を設定し、併用することが適当。

環境損傷負担金的性格	⇒	課税標準をCO ₂ 排出量とする「CO ₂ 排出量割」
財産税的性格	⇒	課税標準を排気量等とする「排気量割」

◎ 営業用自動車と自家用自動車の税率格差等

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

◎環境自動車税の使途

- 自動車税、自動車重量税は現在ともに一般財源であり、一本化後も引き続き一般財源とすべき。
- 自動車重量税の一部を原資とする公害健康被害に対する補償は別途確実に行われるべき。

◎ 車検時徴収

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

2 取得段階における自動車への課税

◎ 自動車取得税の性格

- 自動車取得税は、自動車の取得に対し、その取得の事実に見出し、その取得者に対して課する流通税。
- 消費に担税力を認めて課税する消費税とは課税根拠が異なるもの。
- CO₂排出削減のための様々な地球温暖化対策の取組がなされる中、保有段階及び取得段階でバランスのとれた課税を行うべく、取得段階の課税としての自動車取得税は、少なくとも当面は維持すべき。

◎ 自動車取得税の環境面での考慮

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

◎ 自動車取得税の税率水準

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

- 以下の内容は、環境自動車税（仮称）についての総務省の現時点の考え方をとりまとめたものであり、今後、さらに検討を進め、具体的な案を提示する予定。

1. 目的と効果

- ・ 自動車重量税と自動車税を一本化し、複雑な自動車関係税の簡素化を図る。
- ・ CO₂排出量と税額が連動する仕組みとし、地球温暖化対策に資する。
- ・ 偏在性の小さい地方税体系の構築に資する。

2. 対象となる自動車と課税の仕組み

制度導入期日以降に新車新規登録された自動車を対象に、以下の区分により課税を行う。

(1) 最新の燃費測定モード（JC08モード）による燃費値を有する新車新規登録乗用車

→ 下図のとおり

現在

自動車重量税（国税）
車両重量に応じた課税

〔当分の間税率の取扱いについては、平成22年度税制改正大綱においてエコカー減税の期限到来時までには検討することとされている。〕

自動車税（地方税）
排気量等に応じた課税

一本化

環境自動車税（地方税）

「CO₂排出量割」＋「排気量割」
＝ 環境自動車税の税額

〔「CO₂排出量割」
：CO₂排出量を課税標準とする。
「排気量割」：排気量を課税標準とする。〕

(2) 新車新規登録されるその他の乗用車、バス・トラック

→ JCO8モードによる燃費値を有さない乗用車等については、当面、自動車税と自動車重量税の税額をあわせた税負担となるような税率とする。

※ 制度導入時点で登録済の自動車

→ 環境自動車税の対象とせず、引き続き旧制度による自動車税・自動車重量税が課税される。

3. 負担水準

・ 自動車税の税収と自動車重量税の税収（※）を併せた税収との中立を前提に制度設計を行う。

※ 当分の間税率の取扱いについては、平成22年度税制改正大綱においてエコカー減税の期限到来時までには検討することとされており、その検討後の自動車重量税の税収とする。

4. 使途

・ 普通税（一般財源）とする。

5. 特例

・ 自動車の技術開発を促すとともに環境性能の優れた自動車への買換・購入を進めるため、一定の排出ガス性能及び燃費性能を備えた新車について、期限付で税負担軽減措置を講じる方向で検討する。

6. 営業用自動車に対する配慮

- ・ 基本的に現行の営業用自動車と自家用自動車の格差を維持する方向で検討する。

7. 徴収方法

- ・ 現行自動車税の徴収方法により年に1回徴収することとする。これにより車検時徴収がなくなり、簡素化される。

8. 軽自動車

- ・ 簡素化の観点から、環境自動車税と同様に軽自動車に係る自動車重量税の一本化を行う。
- ・ 小型自動車との税負担の格差を一定程度縮小するよう軽自動車の税負担の引上げを行う。
- ・ 引き上げに伴う増収については小型自動車等の税負担軽減に充当し、全体として税込中立とする。

9. 導入時期

- ・ 平成24年4月の導入を目標とする。
なお、納税者への周知を進めるとともに課税の準備を行うため、導入の1年程度前に方針を決定する必要がある。

10. その他の検討事項

- ・ 具体的な税率
- ・ 特例の具体的なあり方 など

自動車関係税制に関する研究会
報告書

平成 22 年 9 月

目 次

第1章 研究会の目的	1
第1節 研究会の目的	1
第2節 議論に当たっての基本的な視座	3
第2章 現行の自動車関係税の概況	4
第1節 現行の自動車関係税の概況	4
第2節 現行の自動車関係税における環境特例の概況	5
第3章 環境自動車税の性格	8
第4章 保有段階における自動車への課税	9
第1節 保有段階における自動車への課税の簡素化	9
第2節 環境自動車税の負担水準	11
第3節 環境自動車税の課税標準	13
第4節 営業用自動車と自家用自動車の税率格差等	18
第5節 環境自動車税の用途	20
第6節 車検時徴収	21
第5章 取得段階における自動車への課税	23
第1節 自動車取得税の性格	23
第2節 自動車取得税の環境面での考慮	24
第3節 自動車取得税の税率水準	25
おわりに	26

第1章 研究会の目的

第1節 研究会の目的

我が国は、内外の経済・社会構造の激しい変化に直面し、様々な問題を抱えている。その問題の一つが、気候変動をはじめとする地球環境問題である。温室効果ガスによる地球温暖化は、海面上昇、異常気象、穀物生産量の低下、希少生物の絶滅の危機などを引き起こし、人類と生物の生存基盤である豊かな地球環境を脅かすおそれが生じると指摘されている。

これに対応すべく政府は、持続可能な低炭素社会をつくることを目指すこととし、国連気候変動首脳会議でも、我が国は全ての主要国の意欲的な参加を前提に、2020年までに1990年比で温室効果ガスの25%削減を目指すという野心的な目標を掲げ、その達成に向けてあらゆる政策を総動員することとしている。

とりわけ地方公共団体は、京都議定書目標達成計画（平成20年3月28日閣議決定）において、地域の自然的社会的条件に応じてCO₂排出削減のための総合的かつ計画的な施策を策定し、先駆的で創意工夫を凝らした対策等に取り組むことなどが基本的役割とされている。こうしたことを考えれば、地方公共団体には地球温暖化対策において重要な役割を果たすことが求められている。

平成22年度税制改正大綱（平成21年12月22日閣議決定）においても「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」と指摘されているように、税制においても、地球温暖化対策の観点からの取組が世界規模で進められている。我が国においても自動車税のグリーン化やエコカー減税等の取組がなされてきているが、運輸部門全体におけるCO₂排出量が1990年（温暖化対策の基準年）比で14.6%増加（2007年）していることを勘案すれば、運輸部門の排出量の約9割を占める自動車交通に関する取組は不可欠であり、車体課税についても環境への負荷に応じたさらなる措置を行うことが必要である。（資料1）

こうした状況の下、平成22年度税制改正では、税制調査会において、環境に関連した税のあり方についても議論がなされた。

特に、自動車の保有に関する税については、民主政策集INDEX2009で「自動車重量税及び自動車税は、保有税（地方税）に一本化し、その税

収を自動車から生じる社会的負担に広く対応する地方の一般財源とします」とされ、さらに、民主党政権政策マニフェスト 2009 (以下「マニフェスト」という。)では「自動車重量税は自動車税と一本化」とされていたことから、これらの記述を踏まえ、税制調査会において原口総務大臣から「地方環境税」の提案がなされた。

その中で、車体課税について、「環境自動車税の創設」として「平成 23 年度からの導入を目途に、自動車税と自動車重量税を基礎としてCO₂排出削減に資する環境自動車税（地方税）を創設してはどうか」との論点が明示され、併せて「検討の方向性」として「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」と提案がなされた。(資料 2)

平成 22 年度税制改正では、車体課税についての具体的な制度設計は見送られたものの、税制調査会での議論を踏まえ、その方向性が税制改正大綱において明記された。すなわち、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、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」するものとされ、「これらを法律において規定する」こととされた。この点については、所得税法等の一部を改正する法律（平成 22 年法律第 6 号）附則第 149 条において規定されている。(資料 3・4)

「自動車関係税制に関する研究会」は、これらを踏まえ、今後の税制調査会における議論に資するよう、原口総務大臣の指示により開催されたものである。

研究会の主たる目的は、「環境自動車税（仮称）」(以下単に「環境自動車税」という。)の具体的なあり方の検討、すなわち、CO₂排出量と税額が連動する仕組みを構築するとともに、「自動車重量税は自動車税と一本化」とするマニフェストを実現するための具体案を検討することである。

環境自動車税の導入により、環境性能の優れた自動車の開発・普及が促され、運輸部門におけるCO₂排出量抑制に貢献することが期待される。

さらに、地球環境問題が国民一人ひとりが日常生活から意識的に環境に配慮した様々な取組を積み上げていくことによって対処すべき問題であることを考えれば、環境自動車税の導入が広く国民の環境に対する認識を深め、意識・行動を変革する契機となるものであると期待している。そうした意識・行動の変革により、環境に配慮した国民の様々な取組が広がって

いくものと確信している。

第2節 議論に当たっての基本的な視座

研究会では、平成22年度税制改正における自動車関係税制を含めた自動車関係税の現状等を踏まえた上で、諸外国の自動車関係税制の動向についても参照するとともに、経済産業省や国土交通省、環境省といった関係省庁からヒアリングを行い、CO₂排出抑制に寄与する車体課税のあり方や、複雑な自動車関係諸税の簡素化等について検討を進めた。

研究会としては、短期的な視点ではなく、長期的な視点に立って持続可能な低炭素社会をつくるべく、国民一人ひとりが自動車の環境に与える影響を認識し、配慮していけるような税制を目指すということを念頭に置いた。

具体的な検討に当たっては、現行の自動車税、軽自動車税、自動車重量税及び自動車取得税について、個別の財産に対する課税である車体課税として、車体の保有に着目する課税及び車体の所有権移転（取得）に着目する課税に整理した。すなわち、体系としては、自動車税、軽自動車税及び自動車重量税は車体の保有に着目した課税であり、自動車取得税は車体の所有権移転（取得）に着目した課税であると整理し、それぞれを自動車の保有段階における課税、取得段階における課税と分類した上で、自動車関係諸税の簡素化を図るべく議論を行った。

加えて、CO₂排出抑制の社会的な要請が高まり、中長期的なCO₂排出削減目標を掲げ、あらゆる政策を総動員するとして様々な地球温暖化対策の取組がなされている現在の状況を踏まえて、租税原則のうち、租税負担配分に係る「公平の原則」に環境の視点を導入し、環境自動車税の仕組みを構想すべく議論を行った。

この報告書は、この研究会の成果を取りまとめたものである。

第2章 現行の自動車関係税の概況

第1節 現行の自動車関係税の概況

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、保有段階及び取得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）、軽自動車税（市町村税）及び自動車重量税（国税）が課されている。（資料5）

これらの税収は、あわせて2.8兆円にのぼるが、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）（資料6）

1. 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併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（乗用車）や最大積載量（トラック）などが採用されており、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、都道府県の基幹税目である。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。（資料7）

2. 軽自動車税

軽自動車税は、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、市町村の法定普通税として創設されたものである。

自動車税と同様、財産税的性格と道路損傷負担金的性格を併せ持つ税であり、保有に対する税として、毎年度定額課税されている。

税収は、約1,800億円（平成22年度地財ベース）であり、四輪の軽自動

車の保有台数の伸びを反映し、年々上昇傾向にある。特に軽自動車の保有は都市部に比べ地方部に多いことから、地方部の市町村の貴重な税源となっている。(資料8)

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もされている。

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、道路その他の社会資本の充実の要請が強いことを考慮して、広く自動車の使用者に対して自動車の重量に応じ負担を求めるため、昭和46年に創設されたもので、運用上、税収の約8割相当額が道路の整備等に充てられていた。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。(資料9)

4. 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。

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。(資料10)

第2節 現行の自動車関係税における環境特例の概況

地方税(自動車税・自動車取得税)では、国税に先がけて、NO_x・P

M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、課題の整理を行う必要がある。

1. 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等の排出ガス基準に基づく有害物質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を挙げているものと考えられる。（資料11）

2. 軽自動車税

軽自動車税については、現在、環境特例は設けられていない。なお、昭和51年度から平成6年度にかけて、電気自動車等に対し、軽減税率を適用する特例措置があった。

3. 自動車重量税

（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り、自動車取得税と同様である。

なお、自動車重量税においては、このエコカー減税が、はじめての環境の観点からの特例である。（資料12）

4. 自動車取得税

自動車取得税の環境特例については、以下のように複雑になっている。

(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。

(資料 13)

(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、自動車関連税において、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。

(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。(資料 14)

第3章 環境自動車税の性格

CO₂排出量と税額が連動する仕組みを持ちつつ、「自動車重量税は自動車税と一本化」とするマニフェストを実現する環境自動車税に関して、検討の出発点とすべき税の性格は以下のように考えられる。

自動車税はこれまで個別財産税としての性格を持ち、地方の基幹税目として重要な役割を果たしてきた。環境自動車税を構想するに当たっても、自動車税と同様に自動車の車体という財産の保有に着目し、当該財産と地方公共団体の様々な行政サービスとの応益関係を根拠として課税する財産税的性格を引き続き有するとすることが適当である。

さらに加えて、CO₂排出抑制の社会的な要請が高まり、中長期的なCO₂排出削減目標を掲げ、あらゆる政策を総動員するとして様々な地球温暖化対策の取組がなされている現在の状況を踏まえて、租税原則のうち、租税負担配分に係る「公平の原則」に環境の視点を取り入れる必要がある。自動車税は財産税的性格とともに道路損傷負担金的性格を備えていたが、環境の視点を取り入れた「公平の原則」に基づけば、環境自動車税では道路損傷負担金的性格を環境損傷負担金的性格に改めなければならない。すなわち、車体課税を環境への負荷に応じた措置として、自動車のCO₂排出抑制という政策目的を実現する仕組みを内在した税制、すなわち、「公平の原則」に適った環境損傷の程度に応じた課税とすることが不可欠である。

特に自動車の保有には所在の地方公共団体の様々な行政サービスとの強い応益関係が存在するため、自動車の保有に対する課税である環境自動車税は地方税にふさわしいと言える。これまで自動車の保有と結び付けられてきた道路に係る行政サービスも地方公共団体の提供する幅広い行政サービスの一つにすぎないことに鑑み、従前からの道路損傷負担金的性格については、道路特定財源が一般財源化された現状において、この幅広い行政サービスの応益性に包含されるべきものと考えられる。

また、環境自動車税は、自動車の権利に対する課税ではなく、自動車の保有に対する課税であること、車検時の経済的負担が相当重く、その中には権利創設に際して手数料も徴収されていることに鑑みると、環境自動車税について車検制度に基づく権利創設税的性格を持った税と位置付けるのは適切でないと考えられる。

したがって、環境自動車税は、環境損傷負担金的性格と財産税的性格の二つの性格を有するとすることが適当である。

第4章 保有段階における自動車への課税

第1節 保有段階における自動車への課税の簡素化

(簡素化の要請)

自動車関係税については、自動車の保有段階及び取得段階においてバランスのとれた課税を行っていくという視点が重要であり、保有段階における自動車への課税は必要である。

現行の自動車税が創設されたのは昭和25年であるが、昭和46年に同じ保有段階における税である自動車重量税が創設された結果、現在、自動車の保有段階における課税として、一台の自動車に対して、地方税として自動車税、国税として自動車重量税が課税される状況となっている。

このように自動車税と自動車重量税については、保有段階における税として重複しており、簡素化の観点からの見直しが必要である。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。

研究会の議論では、自動車税と自動車重量税が並列して課税されることについて、市民感覚からすると自動車一台の保有に対して二重に課税されていておかしいのではないかというのは、理解できるとの意見があった。

また、課税根拠の整理という観点から、一種の権利創設税として課税が根拠付けられる自動車重量税について、車検により安全性が担保されることに基づいて走行を認めることと、国家が所有権を設定することが同義だと考えれば、所有権を担保する対価としての課税と考えられる自動車取得税と課税根拠が重複することとなる。そこで、自動車取得税を登録税としての流通税だと整理すれば、本来は自動車重量税と自動車税との重複のみが問題となり、自動車重量税は存在価値を失うため、一本化するというのが当然の帰結との意見もあった。

なお、現在、自動車重量譲与税やエコカー減税に対する減収補てんのための特例交付金により地方に財源補てんがなされているが、こうした対応は本来あるべき姿ではない。したがって、地方税として徴収できる仕組みや税源配分のあり方を検討すべきとの意見があった。

これらを踏まえれば、CO₂排出削減に資する環境自動車税の創設に併せて、自動車税と自動車重量税が並立する状況は簡素化する方向で見直す必要がある。すなわち、自動車税と自動車重量税を一本化し、保有段階における課税としての地方税である環境自動車税とすることにより、複雑な

自動車関係税の簡素化を実現すべきである。

(環境自動車税を地方税とすべき理由)

簡素化の要請を踏まえ、自動車税と自動車重量税を一本化した環境自動車税は、以下に掲げる理由から、地方税とすべきである。

- ・ 財産税は地方公共団体の行政サービスとの応益関係が強く、地方税に馴染むこと（研究会の議論では、財産税は、固定資産税に代表されるように、基本的には偏在性が小さいということも含めて、地方税として仕切ってきたとの意見があった）。
- ・ 特に自動車は所在の地方公共団体の様々な行政サービス（交通安全対策や救急業務、道路の維持管理等）との応益関係が強いため、自動車関係税は地方税にふさわしいこと。（資料 15・16）
- ・ 自動車関係税は一人当たりの税収額で偏在性が小さく、また安定的な税であるため、地方税にふさわしいこと。
- ・ 自動車関係税は、地方税収の約 1 割を占める貴重な財源であり、その確保が不可欠であること。
- ・ 地方公共団体には、地域の自然的社会的条件に応じてCO₂排出削減のための総合的かつ計画的な施策を策定し、先駆的で創意工夫を凝らした対策等に取り組むことが求められている。地球温暖化対策における地方公共団体の役割は重要であり、地方公共団体がその役割を十分に果たしていくためには、地方の財源確保が不可欠であること。（資料 17・18）
- ・ 実態として車体課税の太宗を地方税が占めており、地方の貴重な財源となっていること。

(環境自動車税の創設に当たっての軽自動車等の取扱い)

環境自動車税の検討に当たって、現在軽自動車税として市町村が課税している軽自動車等を環境自動車税の課税客体に取り込むことについても研究会において議論がなされたところである。

具体的には、そもそも軽自動車税と自動車税を特に区分して議論すべきものでなく、環境自動車税の創設に当たって、その課税客体に軽自動車等を取り込んでどうかという意見や、納税者にとってわかりやすい税体系とするため環境自動車税に一本化すべきという意見が出された。一方で、徴税费及び対象の適確な把握の観点から市町村税としてきた歴史的経緯、市町村の貴重な税源となっている現状、基礎的自治体を重視した地域主権改革が推進されている中で都道府県に税源移譲することになること、超過課税等の課税自主権が発揮できなくなること、道路整備等行政サービスと

の応益関係を根拠として課している自動車関係税が市町村税からなくなることの是非、登録制度のない車両を都道府県が課税することは実務的に困難等、環境自動車税の課税客体に軽自動車等を取り込むことについて消極的な意見や検討すべき課題も示された。(資料 19～21)

課税の根拠の観点からは、自動車税と軽自動車税を分ける理屈は乏しいものと考えられ、研究会としては、それを前提に議論を整理しつつ、環境自動車税の課税客体に軽自動車等を取り込むには、上記のような課題があり、現実にもどのような形で対応するかについては、今後更に検討を深めるべきと考える。

第 2 節 環境自動車税の負担水準

平成 22 年度税制改正大綱では、「車体課税については、エコカー減税の期限到来時まで、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」とされ、これを踏まえた所得税法等の一部を改正する法律附則においても「負担の軽減」との記述がなされている。

また、自動車重量税等については、日本自動車工業会等から、道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失しており、本則税率も含めて廃止すべきとの意見がある。

第 3 回研究会（平成 22 年 5 月 28 日開催）において、経済産業省から、自動車関係業界のこれまでの自動車関係税に関する意見や認識として、上記と同様の説明がなされた。

また、第 4 回研究会（平成 22 年 6 月 24 日開催）では、国土交通省から、国際水準と比較して妥当な税額設定とすべきとの見解が示された。

研究会の認識は以下のとおりである。すなわち、CO₂排出抑制の社会的な要請が高まり、中長期的なCO₂排出削減目標を掲げ、あらゆる政策を総動員するとして様々な地球温暖化対策の取組がなされている。とりわけ地方公共団体には、地域の自然的社会的条件に応じてCO₂排出削減のための総合的かつ計画的な施策を策定し、先駆的で創意工夫を凝らした対策等に取り組むなど、地球温暖化対策において重要な役割を果たすことが求められている。

こうしたことを考えると、CO₂排出源である自動車に係る税負担を軽

減するような状況になく、むしろ負担水準の引き上げが必要とされている。また、歳出が税収等を大きく上回る状態が恒常的に続くなど、国と地方の厳しい財政状況を踏まえれば、地方税の基幹税目である自動車関係税の負担軽減を行うような状況にもない。さらに、我が国における自動車関係税全体の年間税負担額は、諸外国と比較しても高い水準にあるとは言えない。平成22年度税制改正大綱においても、「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」とされ、「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」と指摘されている。(資料22～24)

研究会の議論では、国際比較を考えると自動車関係税全体の現状の負担水準を軽減していいのかという問題意識に立ち、必ずしも簡素化イコール負担軽減と考えるべきではなく、場合によっては負担水準を引き上げるということもあり得るのではないかという意見もあった。

このような状況を踏まえれば、CO₂排出抑制に資する環境自動車税の負担水準については、少なくとも税収中立を前提として制度設計を行うべきであり、自動車重量税の上乗せ分も含めた規模で一本化すべきである。

(自動車重量税の一本化に伴う財源補てん)

自動車税と自動車重量税の一本化に伴い、現在、市町村の財源となっている自動車重量譲与税(上乗せ分を含む。)については、「環境自動車税交付金(仮称)」を創設し、市町村に確実な財源補てんを行うべきである。

(軽自動車等に係る税負担水準)

軽自動車税の税率は、昭和59年の税制改正で引き上げられて以降、昭和60年度に原動機付自転車にミニカーの区分を設けた以外には税率の見直しは行われていない。(資料25)

一方、四輪の軽自動車については昭和59年以降、二度規格の変更があり、平成2年の変更では車体の長さが3.2mから3.3mに、排気量が550ccから660ccに拡大され、平成10年の変更では車体の長さが3.4mに、幅が1.4mから1.48mに拡大された。その結果、軽自動車の規格は小型自動車に近づいてきている。安全面や環境面で比較しても特段差異はなく、特に環境面においては、軽自動車と1,000ccの小型自動車のCO₂排出量の平均値(平成22年3月現在)を比較すると、軽自動車の方が排出量が多いという状況になっている。また、販売価格を比べても大きな差異はなく、車種によっ

ては、軽自動車の方が高いものもある。(資料 26・27)

税負担について言えば、四輪の軽自動車(乗用・自家用)にかかる軽自動車税の標準税率は一律 7,200 円であるのに対し、例えば 1,000cc の小型自動車(乗用・自家用)にかかる自動車税の標準税率は、29,500 円であり、4 倍強の開きがある。(資料 28)

この税負担の格差について、環境自動車税の環境損傷負担金的性格や財産税的性格からは、もはやその格差を合理的に説明することは困難であり、軽自動車と小型自動車を区分して議論すべきものではない。

軽自動車に係る税負担水準の引上げについては、市町村の税源を確保することで、地域交通施策の充実につながり、地球環境への貢献に資することにもなるとの意見がある一方、軽自動車の保有は都市部よりも地方部に多いことから、地域の生活の足に対する税負担を急激に重くすべきではないとする意見もあった。なお、仮に税率を引き上げる場合には、段階的に行うことも考えられる。(資料 29)

また、自動車税と自動車重量税の一本化について言えば、軽自動車及び二輪の小型自動車に対しても自動車重量税が課税されており、これに係る自動車重量税については、軽自動車等に課する税と一本化することが適当である。その場合、環境自動車税の場合と同様、少なくとも自動車重量税の上乗せ分も含めた規模で一本化すべきである。

(原動機付自転車に対する課税)

原動機付自転車に対する軽自動車税の標準税率は低く設定されており、1 台あたりの年間税負担額は、50cc 以下のものは 1,000 円、50cc 超 90cc 以下のものは 1,200 円、90cc 超 125cc 以下のものは 1,600 円とされている。

また、原動機付自転車は、国土交通省運輸支局等における届出制度等がないため、課税のために市町村が自ら標識を交付し、所有者の異動について調査を行っている。このため徴税に係る負担が大きく、かなりの団体に徴税費が税収を上回っているという問題が指摘されている。今回の車体課税の見直しに合わせ、原動機付自転車については、その課税のあり方についても検討すべきであり、税率の引上げ若しくは軽自動車等に課する税の課税客体から除外することが考えられる。(資料 30・31)

第 3 節 環境自動車税の課税標準

1. 環境自動車税の性格

環境自動車税の性格については、前述のとおり環境損傷負担金的性格と財産税的性格の二つの性格を有するとすることが適当である。

なお、第5回研究会（平成22年7月15日開催）において、環境省から、「自動車関係税制にCO₂排出削減を図る観点を導入することについては、地球温暖化の防止を図る観点から積極的に解する」との見解が示されている。

2. 新たに環境の視点を取り入れた税の課税標準

環境自動車税を環境損傷負担金的性格と財産税的性格を併せ持つ税とする場合、それぞれの性格に対応した複数の課税標準を組み合わせ併用すること、すなわち、税の性格・課税標準ごとに「割」を設定し、併用することが適当である。

具体的には、①環境損傷負担金的性格に基づく課税としての「割」、②財産税的性格に基づく課税としての「割」を設定することが考えられる。

「割」間での課税割合については別途検討する必要があるものの、「割」の設定により、税の性格・課税根拠に応じた課税であることを説明することができる。

(1) 欧州におけるCO₂排出量ベースの課税の状況

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

(EU指令案)

欧州委員会が、登録税を中心とする「自動車の取得」に係る税制から「自動車の保有」に係る税制への転換を目的として2005年7月に公表した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「EU指令案」という。）は、以下の2点をその主な内容としていた。

- ・ 自動車課税の一定割合（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。
- ・ 2015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。

しかしながら、税制は各国の主権に関わるもので、取得段階における課税を行っている国にとっては、税収確保の観点等からその廃止は受け入れられないこと、CO₂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から、2007年11月以降議論されていない。(資料32)

(CO₂ 排出規制法)

一方で、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した。2008年12月の欧州理事会及び欧州議会において合意が成立し、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。)が成立、2010年1月から発効している。具体的には、自動車産業全体の平均CO₂排出量を2012年までに120g/kmとするとし、2020年までに95g/kmとすることなどを内容としている。(資料33)

(ドイツの自動車税改革)

CO₂ 排出規制法成立後の状況を踏まえ、ドイツでは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が行われた。これは、最新の欧州の地球温暖化対策等の取組や自動車関係税制の動向を踏まえたものであり、我が国における環境自動車税の導入に当たって参考にすべきものと考えられる。

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。(資料34～36)

具体的な制度設計は以下のとおりである。

- ・ 新車新規登録された乗用車を課税対象とする(バス、トラックなどの貨物車については対象外)
- ・ 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を行う。
- ・ 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ユーロとする。
- ・ 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ユーロとする。

(2) 環境損傷負担金的性格に基づく課税標準

環境損傷負担金的性格に基づく課税としての「割」については、環境損傷の程度は一律の基準の下で算定することが課税の公平性の観点から適当であること、欧州委員会が示したEU指令案でもCO₂ 排出量の要素を取り入れた課税とすべきとしていること、また、欧州ではCO₂ 排出量の絶

対値を基準としていることが一般的であることから、CO₂排出量を課税標準とし、その絶対値を基準とすべきである。すなわち、環境損傷負担金としての「割」は「CO₂排出量割」とすべきである。

なお、絶対値基準を用いることについては、理想として望ましいという意見がある一方、大型車の購入抑制が働くのではないかとの意見もあった。

(NO_x・PM基準)

これまでの自動車関係税の環境特例では、CO₂排出量基準(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。

第5回研究会でも、環境省からNO_x・PM排出量についてインセンティブを講じる必要があるとの見解が示された。

しかしながら、NO_x・PMの問題があるのは主として大都市圏であり、地域的・限定的であるため、制度本体の課税標準にNO_x・PM基準を盛り込むのは適当でない。また、NO_x・PM基準を盛り込む場合には大幅な制度変更が必要であり、かつ、制度が複雑化し、簡素化の要請に反する。

したがって、制度本体の課税標準にはNO_x・PM基準を盛り込まないこととしつつも、NO_x・PMについて規制政策に加え税制面で対応が必要な場合には、政策税制により対応することが適当である。

(さらなる論点)

「CO₂排出量割」については、さらに以下のような論点を整理する必要がある。

- ・ 自動車の種類(乗用車とバス・トラック等の乗用車以外の自動車の別)により税率に格差を設けるか。
- ・ CO₂排出量を把握できない課税客体の取扱いをどうするか。
- ・ CO₂排出量の相対値基準を用いた負担軽減措置等を設けるか(環境自動車税が導入された場合に、現行の自動車税のグリーン化特例を存置するか)。

(自動車の種類による税率格差)

自動車の種類による税率格差については「第4節 営業用自動車と家用自動車の税率格差等」で検討する。

(CO₂排出量を把握できない課税客体の取扱い)

第4回研究会では、国土交通省から、CO₂排出量を課税標準にする場合の課題として、型式指定を受けていない輸入車や改造車、ハイブリッド車以外の次世代自動車の一部(燃料電池自動車等)等については燃費値を

有さないため、CO₂排出量を算定できないことが挙げられた。また、併せて、燃費値を有する車両でも、測定モードが異なれば燃費性能を比較できないことが挙げられた。

しかしながら、CO₂排出量や燃費性能を把握できない課税客体についても、課税の公平性の観点から環境損傷負担金としての「割」を課すべきである。

電気自動車を除けば、自動車登録ファイルに登録されている全ての自動車について排気量を把握することができ、CO₂排出量を把握できない自動車であっても、排気量を基にCO₂排出量を推計することが可能と考えられる。

また、電気自動車については、走行時にCO₂を排出しないが電気を発電する際にはCO₂を排出することから、電気自動車についても同様に、課税の公平性の観点から環境損傷負担金としての「割」を根拠とする税を課すべきであると考えられる。

(CO₂排出量の相対値基準を用いた負担軽減措置等)

環境自動車税が導入された場合に、CO₂排出量の相対値基準を用いた負担軽減措置等（例えば、現行の自動車税のグリーン化特例）を設けるかについては以下のように考えられる。

制度本体において課税根拠に環境損傷負担金的性格を加え、CO₂排出量を課税標準としており、すでにインセンティブ効果が備わっているとの考え方に立てば、さらにCO₂排出量の相対値基準による負担軽減措置等を設けることは環境性能に応じた税額の増減方法としては重複を生じさせ、制度の複雑化を招くため、これらの措置は設けないという方向となる。

一方、制度本体のCO₂排出量の絶対値基準を用いた課税だけでは、相対的に小さい車へのインセンティブを与えるだけで、自動車メーカーに低燃費の自動車を開発する努力を促し、大きい車を中心に幅広い車種全体の環境性能の向上を図ることは難しいため、環境の視点を十分に取り入れた税制とするとの考え方に立てば、CO₂排出量の相対値基準を用いた負担軽減措置等を設けるという方向となる。

(3) 財産税的性格に基づく課税標準

財産税的性格に基づく課税としての「割」については、排気量の大きさと自動車の価格には相関関係があり、財産的価値を表す指標として適当で

あること、財産税的性格を有する現行の自動車税においても排気量や最大積載量、乗車定員等を課税標準としていることから、排気量等を課税標準とする現行の自動車税をベースとするべきである。すなわち、財産税としての「割」は「排気量割」とすべきである。これにより現行制度との継続性も一定程度確保でき、円滑な制度移行が可能となる。

一方、電気自動車等については、車検証上、排気量の代わりに定格出力が記載されている。定格出力をもって性能を評価し、定格出力を課税標準に、排気量ベースの課税に照らして税率を設定する方法が考えられる。

3. 軽自動車等に対するCO₂排出抑制の観点を加えた課税標準

軽自動車等に課する税についても、CO₂の排出抑制に寄与する課税とすべく環境の視点を取り入れる必要から、税の性格を環境損傷負担金的性格と財産税的性格に整理し、CO₂排出抑制の観点を加えた課税標準を設定することが適当である。

三輪以上の軽自動車については、燃費性能に関する公表制度により、CO₂排出量の把握が可能である。このため「CO₂排出量割」を設け、車体毎のCO₂排出量により税率を設定することができる。ただし、軽自動車は規格が画一的であるため、自動車税の課税客体と比べ車体毎のCO₂排出量に大きな差がないことから、簡素化の要請も踏まえ、四輪の軽自動車と小型自動車のCO₂排出量の比較により一定の税率を設定することも考えられる。

現行の軽自動車税の課税客体のうち三輪以上の軽自動車以外については、燃費性能に関する公表制度の対象外であり、CO₂排出量を把握することができない。そのため、「CO₂排出量割」「排気量割」を設定せず、車両区分に応じ一定の税率とすることが考えられる。なお、電気を動力とする車体については、環境損傷負担金的性格の観点から、環境自動車税における電気自動車に対する課税の考え方を踏まえ検討する必要がある。(資料 37)

第4節 営業用自動車と自家用自動車の税率格差等

1. 自動車の種類による税率格差

現行の自動車税の税率では自動車の種類により格差を設け、乗用車に比べてバス・トラックの負担水準を低く設定しているが、自動車税と自動車

重量税を一本化した環境自動車税での取扱いについては、以下のように考えられる。（資料 38～42）

環境損傷の程度は、自動車の種類にかかわらず、当該自動車のCO₂排出量により測られるものであり、環境損傷の程度に応じた課税としてCO₂排出量を課税標準として導入するにもかかわらず、その社会的役割等を理由に、一般的にCO₂排出量が多いバス・トラックへの一定の配慮として乗用車と乗用車以外の自動車の別で税率に差を設けることは合理的な説明が困難であるとの考え方に立てば、乗用車とバス・トラック等の乗用車以外の自動車の別で税率に差を設けないという方向となる。また、財産税的性格からみても、自家用と営業用の別で自動車の価値に差が生じるものではない。したがって、課税根拠からの議論では、理論上格差を設けるべきではないという方向になる。

一方、2001年に自動車税改革を行ったイギリスでは、バス・トラックは排気量により課税しており、また、2009年に自動車税改革を行ったドイツもCO₂課税については乗用車のみを対象としているなど、バス・トラックにCO₂課税を行っていない国は多く見られること、バス・トラックについては、公共輸送機関としての公共性の観点、税負担が増加した場合の料金・運賃等の引上げに伴う物価の高騰を避ける観点、公共輸送機関は輸送効率の面から環境負荷が相対的に小さいとも言えるという観点などに鑑みて、乗用車とは別体系の仕組みを設定することも考えられる。

なお、第4回研究会では、国土交通省から、「公共輸送を担い、環境面からも優れた営業用自動車（バス・タクシー・トラック）に引き続き配慮すべき」との見解が示された。

2. 同一車種内の営業用自動車と自家用自動車の税率格差（営自格差）

現行の自動車税の税率では同一車種内での格差も設け、自家用乗用車に比べて営業用乗用車の負担水準を極めて低く設定している。また、自家用バスに比べて営業用バスの負担水準を低く設定し、さらに、営業用のバスのうち観光用貸切バスに比べて一般乗合バスの負担水準を低く設定している。自動車税と自動車重量税を一本化した環境自動車税でのこれらの取扱いについて、課税根拠の議論からは、自家用・営業用の格差を設けることに理論的必然性はない。

また、乗用車とバス・トラックに税率格差を設けた場合、バス・トラックについてさらに自家用・営業用まで格差を設ける必要はないとも考えら

れる。一方で、営業用のバス・トラックについて、公共輸送機関としての公共性等に鑑み、バス・トラック等の乗用車以外の自動車のうち、営業用に限定して乗用車と別体系の仕組みを設定する（自家用については乗用車と同体系とする）ことも考えられる。

他方、公共輸送機関の公共性に鑑みて、営業用自動車全般について、税率についての政策的な配慮を行うべきとも考えられるが、その場合であっても、乗用車に関しては現在でも大きな格差となっており、現在の水準ほどの営業用・自家用の格差が必要かどうかについては別途検討する必要がある。

3. 営自格差の対象範囲

以上より、自動車の種類による税率格差や同一車種内の営自格差を存続させる場合でも、政策的配慮の対象となる自動車の地域の公共輸送機関としての社会的役割を再定義し、現行の対象範囲を限定するという見直しはあり得るものと考えられる。

4. 軽自動車における営自格差等

四輪の軽自動車について、乗用と貨物用、自家用と営業用で税率に格差があり、上記と同様の観点から検討する必要がある。（資料 43）

第5節 環境自動車税の使途

（環境自動車税の使途）

自動車税、自動車重量税は現在ともに一般財源であり、以下に掲げる理由から、一本化後も引き続き一般財源とすべきである。

- ・ 現行の自動車税は地方の基幹税目であることから、環境自動車税においても目的税化は望ましくないこと。
- ・ CO₂排出量を課税標準とすることをもって自動車のCO₂排出量の抑制という政策目的は達成されており、目的税的に使途を環境対策に限定する必要まではないと考えられること。
- ・ 環境自動車税は、自動車所在の地方公共団体が提供する様々な行政サービスの対価として負担を行う応益的な税であり、使途を環境対策に限定することはふさわしくないこと。

（公害健康被害に対する補償制度）

自動車重量税については、公害健康被害の補償等に関する法律（昭和48年法律第111号）に基づき、公害健康被害補償のための財源のうち2割（約100億円）について税収の一部を充当することとされており、第5回研究会において環境省から、「現行自動車重量税は大気汚染に係る公害認定患者への補償の財源となっており、今後も財源の確保が必要」との見解が示された。

しかしながら、そもそも税の一部を一定目的の用途に限定する仕組み自体が適当とは考えられず、また、公害健康被害補償は国の責任において行うべきものであり、地方税を財源とする公害健康被害補償給付は給付の性格や制度面から困難であることから、一義的には国の責任において、その補償のための財源を確実に担保する手段を検討し、公害健康被害補償は確実に行うこととすべきである。（資料44）

第6節 車検時徴収

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（車検時徴収）。

環境自動車税について、徴税コストの観点から車検時徴収を導入してはどうかとの意見がある。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、事務負担が大きい税目とされている。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。（資料45～48）

一方、研究会の議論では、会計年度独立の原則に鑑みても、そもそも税の賦課徴収は毎年度行われることが基本であり、2～3年ごとに行われる車検にあわせて徴収を行うことには問題があるとの意見があった。

また、車検時徴収を導入する考え方について、環境自動車税の性格を環境損傷負担金的性格と財産税的性格と位置付ける場合に、車検時徴収を行うことを税の性格上整理できるのかとの意見もあった。

さらに、環境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い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。その他にも、これまで多くの実務的課題が指摘されてきており、改めて論点を整理すると以下のとおりとなる。

(納税者の痛税感に関する課題)

車検時徴収を導入した場合、新車新規登録・継続検査（車検）の際に複数年度分の自動車税、自動車重量税を一括で納税することとなり（乗用車の場合、新車新規登録で3年分、継続検査で2年分を一括で納付）、大幅に納税者の痛税感が増加することが予想される。（資料 49・50）

(技術的な課題)

・申告・納付場所に関する課題

現在の車検制度では、継続検査（継続車検）の場合は任意の陸運支局において遠隔地車検を行うことができるため、車検時徴収を導入する場合、課税権を有する都道府県と実際に納税される都道府県が異なり得るという課題がある。

・複数年度分の徴収に関する課題

車検の有効期間中に県域を越える転出入があった場合に、翌年度分以降の先取りした税を都道府県間で精算する事務が発生するという課題がある。

・納税義務者に関する課題

道路運送車両法（昭和26年法律第185号）上の車検の受検義務者（使用者）と自動車税の納税義務者（所有者）が異なるという課題がある。

上記に掲げるとおり、車検時徴収の導入に当たっては数多くの課題があり困難な面があるが、一方で、研究会の議論においても、事務を効率化し、徴収コストを節減していく観点は非常に重要であり、今後の徴収体制のあり方も含めた見直しが行われるべきという意見があり、引き続き検討を続けていくことが期待される。

第5章 取得段階における自動車への課税

第1節 自動車取得税の性格

(自動車取得税の沿革)

自動車取得税は、自動車の取得に対し、その取得の事実に見出し、その取得者に対して課する流通税である。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受け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。

(取得段階における自動車への課税の検討に当たっての視点)

新たな取得段階における自動車への課税を検討するに当たっても、CO₂排出抑制の社会的な要請が高まり、中長期的なCO₂排出削減目標を掲げ、あらゆる政策を総動員するとして様々な地球温暖化対策の取組がなされている。とりわけ地方公共団体には、地域の自然的社会的条件に応じてCO₂排出削減のための総合的かつ計画的な施策を策定し、先駆的で創意工夫を凝らした対策等に取り組むなど、地球温暖化対策において重要な役割を果たすことが求められている。

こうしたことを考えると、CO₂排出源である自動車に係る税負担を軽減するような状況にないという視点、自動車の保有段階及び取得段階においてバランスのとれた適切な税負担を求めていくという視点が必要不可欠であり、取得段階の課税は維持されるべきである。平成22年度税制改正大綱においても「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」とされている。

さらに、保有段階及び取得段階におけるそれぞれ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る。

なお、EU指令案においても、登録課税を廃止するとしながらも、その際には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とされている。また、EU指令案を踏まえ、実際に登録課税を廃止した国も見受けられない。(資料51)

(自動車取得税と消費税との整理)

自動車取得税については、保有段階及び取得段階におけるバランスのとれた総合的な課税の中で取得段階における課税として位置付けられるものである。また、我が国における自動車関係税全体の年間税負担額は、諸外国と比較しても高い水準とは言えない。

自動車取得税は、自動車の取得の事実に応税力を認めて課税する流通税であり、消費に応税力を認めて課税する消費税とはそもそも課税根拠が異なるものである。

さらに、自動車取得税を流通税であり登録税であると考えたときに、これはそもそも権利付与税である。自動車の所有権を政府が付与し、あるいは管理するためのコストの対価として課税するというのがもともとの発想であり、そういう意味では消費行為に課税しているわけではないとの意見があった。

以上を踏まえれば、自動車に対し、保有段階及び取得段階においてバランスのとれた課税を行うべく、取得段階における課税として、少なくとも当面は自動車取得税を維持すべきである。

第2節 自動車取得税の環境面での考慮

(政策税制としての自動車取得税)

自動車の取得段階の課税である自動車取得税は、取得という行動がインシヤルコストの影響を受けることを踏まえ、低燃費車等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、「エコカー補助金」と相まってハイブリッド自動車等の普及に一定の効果をもたらしている。

(環境面から望ましい自動車の導入誘導策としての観点の考慮)

CO₂の排出抑制に寄与する自動車に対する課税のあり方を検討するに当たっては、取得段階における自動車への課税についても環境面から望ましい自動車の導入誘導策としての観点を考慮すべきである。

一方で、その際には、直接的な環境対策の観点のみならず、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観点も重視する必要がある。また、以下に掲げるような現行の環境特例(低燃費車特例、エコカー減税)の課題にも十分留意する必要がある。

- ・ 燃費性能は重量区分ごとに評価が行われており、同じ重量区分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ことから、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こと。

- ・ エコカー減税の対象は新車のみであり、中古車については適用されないため、同じ環境性能を有する自動車であっても、新車か中古車により軽減額が異なり、制度として複雑であること。
- ・ エコカー減税では税率を軽減することとしており、対象となるエコカーが高額であればあるほど、軽減額が大きくなる。 等

政策税制として新たに制度設計を行うに当たっては、過度に複雑な区分の設定や新車・中古車で異なる取扱い等はできるだけ避け、納税者に分かりやすく、かつ、不公平感を生じさせないようにすることが適当である。

なお、研究会の議論では、地域環境対策の観点からNO_x・PMについても政策税制として対応すべきとの意見があった。

また、中古車には免税点との関係で自動車取得税がほとんどかかっていないことから、環境面を考慮した場合に中古車に係る現行の減免措置を継続すべきかも含め、根本から検討すべきとの意見があった。

第3節 自動車取得税の税率水準

現行の自動車取得税の課税標準は取得価格であり、当分の間の税率として軽自動車以外の自家用自動車については特例的に5%（本則は3%）の税率が適用されている。

CO₂排出抑制の社会的な要請が高まり、中長期的なCO₂排出削減目標を掲げ、あらゆる政策を総動員するとして様々な地球温暖化対策の取組がなされており、CO₂排出源である自動車に係る税負担を軽減するような状況になく、むしろ負担水準の引き上げも必要とされる状況である。また、歳出が税収等を大きく上回る状態が恒常的に続くなど、国と地方の厳しい財政状況を踏まえれば、基幹税目である自動車関係税の負担軽減を行うような状況にもない。さらには、我が国における自動車関係税全体の年間税負担額は、諸外国と比較しても高い水準とは言えない。

このような状況を踏まえれば、税率水準については、当分の間の税率を恒久的な措置として本則化するべきである。

おわりに

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・強化が進められ、我が国においても自動車税のグリーン化特例やエコカー減税等の取組がなされているが、今後は特例措置という形ではなく、CO₂排出がどう抑制されるのかという環境政策の観点を真正面から捉えた税制を設計していくことが必要不可欠である。

また、短期的な視点ではなく、長期的な視点に立って持続可能な低炭素社会をつくるべく、国民一人ひとりが自動車の環境に与える影響を認識し、配慮していけるような税制を目指すことが期待される。

さて、実際の環境自動車税の導入に当たっては、課税客体の数が膨大であることや、自動車は日常生活に密接に関わるものであって、制度改革による国民生活への影響が非常に大きいことに十分留意する必要がある。特に、これから自動車を取得し、保有しようとしている購買層への影響は大きい。このため、環境自動車税の円滑な導入には、地方公共団体等の十分な準備期間だけでなく、国民に対する十分な周知期間を設けることが必要である。

平成22年度税制改正大綱では「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」とされていることから、今後の具体的な工程としては、平成23年度税制改正として所要の法律改正を行い、一年程度の準備・周知のための期間を設けた上で、エコカー減税の期限である平成24年度から施行することが望ましい。

したがって、政府においては、この報告書を具体的な指針として税制調査会での議論を進め、速やかに具体案を作成し、法律改正に取り組むべきである。

この研究会の成果としての報告書が、今後の平成23年度税制改正に向けた税制調査会での議論等で活用され、地球温暖化対策等に資するCO₂排出抑制に寄与するとともに車体課税の簡素化を実現する環境自動車税が創設されることを切に望むものである。

参 考 资 料

自動車関係税制に関する研究会 開催要綱

1. 趣 旨

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る。平成 22 年度税制改正の議論の過程においても、自動車関係諸税におい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。

また、「緑の分権改革」においては「地域の自給力と創富力を高める地域主権型社会」を実現するための柱として低炭素型の社会構造への転換を進めることが求められており、環境への負荷に応じた自動車に対する課税のあり方を研究することは、この点にも資することとなる。

これらを踏まえるとともに、納税者の視点から、CO2 の排出抑制に寄与する自動車に対する簡素な課税のあり方等を検討するため、総務大臣の指示により研究会を開催する。

2. 名 称

本研究会の名称は、「自動車関係税制に関する研究会」（以下「研究会」という。）とする。

3. 研究項目

地球温暖化対策や「緑の分権改革」に資する観点から CO2 の排出抑制に寄与する車体課税のあり方を検討するとともに、複雑な自動車関係諸税の簡素化等について検討する。

4. 構 成 員

別紙のとおり。

5. 運 営

- (1) 本研究会は、総務大臣の指示により総務省自治税務局において開催する研究会とする。
- (2) 本研究会に座長を置き、総務大臣があらかじめ指名する。
- (3) 座長は、本研究会を招集する。
- (4) 座長は、必要があると認めるときは、あらかじめ座長を代行する者を指名することができる。
- (5) 座長は、必要な者に研究会への出席を求め、その意見を聴取することができる。
- (6) 座長は、必要があると認めるときは、構成員等による実地調査を実施することができる。
- (7) その他、研究会の運営に必要な事項は座長が定める。

6. 庶 務

研究会の庶務は、総務省自治税務局都道府県税課において処理する。

自動車関係税制に関する研究会 構成員名簿

(敬称略)

(座長)

じんの なおひこ
神野 直彦 東京大学名誉教授

(委員)

(五十音順)

いで えいさく
井手 英策 慶應義塾大学経済学部准教授

おおつか ただし
大塚 直 早稲田大学大学院法務研究科教授

かつはら ゆういち
勝原 雄一 北九州市財政局東部市税事務所長

こにし さちお
小西 砂千夫 関西学院大学大学院経済学研究科・人間福祉学部教授

さとう ひであき
佐藤 英明 神戸大学大学院法学研究科教授

しおいり みほも
塩入 みほも 駒澤大学法学部・大学院法学研究科准教授

せいいち ともこ
勢一 智子 西南学院大学法学部教授

たなか りさ
田中 里沙 「宣伝会議」編集室長

つじ たくや
辻 琢也 一橋大学大学院法学研究科教授

めぐろ かつあき
目黒 克昭 東京都主税局総務部長

わたい りかこ
渡井 理佳子 慶應義塾大学大学院法務研究科教授

自動車関係税制に関する研究会開催実績等

<第1回> 平成22年3月30日（火）17時～

- 平成22年度税制改正における自動車関係税制について
- 研究会の今後の進め方について

<第2回> 平成22年4月15日（木）15時～

- 自動車関係税の現状等について

<第3回> 平成22年5月28日（金）17時～

- 自動車業界の現状と見通し等について（経済産業省）
- 欧州の自動車関係税制の現状について

<第4回> 平成22年6月24日（木）17時～

- 自動車関係諸税に係る国土交通省の業務について（国土交通省）
- 検討課題（大きな方向性）について
 - ・ 保有段階における自動車への課税について
 - ・ 取得段階における自動車への課税について
 - ・ 軽自動車への課税について

<第5回> 平成22年7月15日（木）17時～

- 自動車関係税制に係る環境省関連制度について（環境省）
- 検討課題について（第4回と同じ）

<第6回> 平成22年8月30日（月）14時30分～

- 検討課題について
 - ・ 軽自動車への課税について
 - ・ 保有段階における自動車への課税について（個別論点）
営自格差、車検時徴収
- 研究会報告書の主な項目について

<第7回> 平成22年9月10日（金）17時～

- 自動車関係税制に関する研究会報告書（座長案）

運輸部門におけるCO₂排出量の推移

- 1990年（温暖化対策の基準年）比で、CO₂排出量が運輸部門全体で+14.6%の増加。
○運輸部門の約9割は自動車交通であり、特に、5割を占める自家用車（ガソリンを主に使用）が、41.6%増加。

運輸部門概況

(単位：億トン)

排出源	1990年	2007年	1990年⇒2007年	
			構成比	
貨物車・トラック	0.95	0.89	35.6%	-6.2%
自家用車	0.85	1.20	48.2%	41.6%
バス・タクシー	0.10	0.09	3.6%	-9.7%
その他	0.28	0.32	12.7%	12.1%
計	2.17	2.49	100%	14.6%

〈出典〉温室効果ガス排出・吸収目録

(参考) 部門別CO₂排出量の推移

(単位：億トン)

部門	1990年	2007年	1990年⇒2007年	
			構成比	
産業	4.82	4.71	36.1%	-2.3%
運輸	2.17	2.49	19.1%	14.6%
業務	1.64	2.36	18.1%	43.8%
家庭	1.27	1.80	13.8%	41.2%
計	11.44	13.04	100%	14.0%

〈出典〉温室効果ガス排出・吸収目録

環境自動車税(地方税)の創設

平成21年12月7日
税制調査会提出資料

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。

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、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。

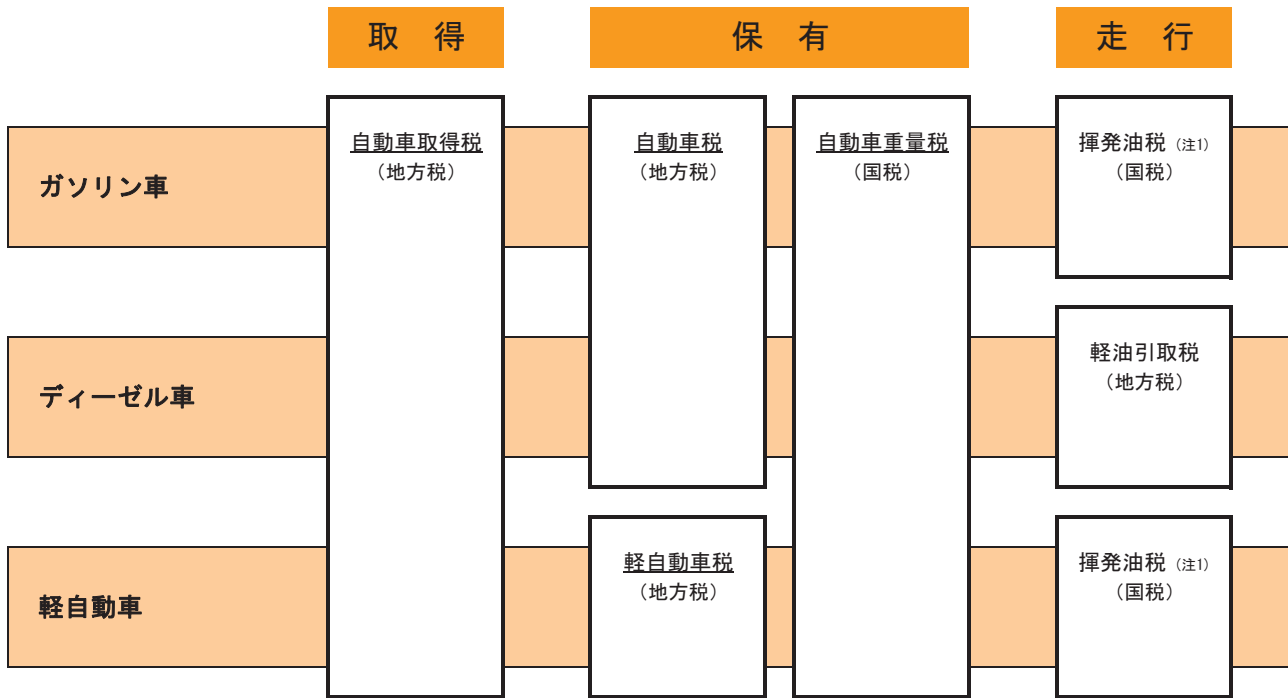
これらを法律において規定することとします。

(車体課税についての検討)

第百四十九条 政府は、車体課税(自動車重量税、自動車取得税、自動車税及び軽自動車税の課税をいう。以下この条において同じ。)について、新租税特別措置法第九十条の十二並びに地方税法等改正法第一条による改正後の地方税法附則第十二条の二の二第二項並びに附則第十二条の二の三第二項及び第三項に規定する自動車重量税及び自動車取得税の特例の適用期限が到来するまでに、地球温暖化対策の観点並びに国及び地方の財政の状況を踏まえつつ、新租税特別措置法第九十条の十一第一項及び第九十条の十一の二第一項並びに地方税法等改正法第一条による改正後の地方税法附則第十二条の二の三第一項の規定により当分の間規定する税率の取扱いを含め、簡素化、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。)、負担の軽減その他車体課税を取り巻く状況の変化に適確に対応するための措置について検討し、その結果に応じて、所要の見直しを行うものとする。

〔資料5〕

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 下線を付した税目は、車体課税。

〔資料6〕

国・地方の自動車関係諸税の内訳

(単位：億円)

税目	税率	22年度	22年度	
			本則分相当	上乗せ分相当
国	揮発油税 (当分の間の税率) 48.6円/ℓ (本則税率) 24.3円/ℓ	25,760	12,880	12,880
	石油ガス税 (本則税率) 17.5円/kg	120	120	—
	自動車重量税 <自家用乗用> (当分の間の税率) 5,000円/0.5t年 (本則税率) 2,500円/0.5t年	4,470	2,744	1,726
	計	30,350	15,744	14,606
地方	地方揮発油譲与税 <地方揮発油税> (当分の間の税率) 5.2円/ℓ (本則税率) 4.4円/ℓ	2,777	2,350	427
	石油ガス譲与税 <石油ガス税> (本則税率) 17.5円/kg	123	123	—
	自動車重量譲与税 <自動車重量税・自家用乗用> (当分の間の税率) 5,000円/0.5t年 (本則税率) 2,500円/0.5t年	3,090	1,379	1,711
	自動車取得税 (当分の間の税率) 自家用は取得価額の5% (本則税率) 取得価額の3%	2,286	1,557	729
	軽油引取税 (当分の間の税率) 32.1円/ℓ (本則税率) 15.0円/ℓ	8,432	3,940	4,492
	自動車税 (例) 乗用車 (2,000ccクラス) (自家用) 39,500円	16,272	16,272	—
	軽自動車税 (例) 軽乗用車 (自家用) 7,200円	1,792	1,792	—
計	34,772	27,413	7,359	
合計		65,122	43,157	21,965

(注1) 自動車重量税については、22年度改正で、グリーン化を行いながら、上乗せ分の国分の約2分の1に相当する規模の税負担を軽減。この改正経緯を明らかにするため、自動車重量税及び自動車重量譲与税の「本則分相当」欄には、国・地方の本則税率分税収のそれぞれ3分の2相当額及び3分の1相当額を記載。それぞれの「上乗せ分相当」欄には、自動車重量税収及び自動車重量譲与税収からそれぞれの「本則分相当」を控除した残りを記載。なお、22年度改正で自動車重量譲与税法附則において当分の間として措置される譲与割合（1,000分の407）に基づく改正後の「本則分相当」は国2,441億円、地方1,618億円、「上乗せ分相当」は国2,029億円、地方1,472億円となる。

(注2) 計数は、整理の結果、異動を生ずることがある。

〔資料7〕

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	1兆6,808億円(平成20年度決算額)

〔資料8〕

軽自動車税の概要

- 課税団体 市町村
- 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
- 納税義務者 軽自動車等の4月1日現在の所有者
- 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 貨物用のもの 営業用 自家用	5,500円 7,200円 3,000円 4,000円
二輪の小型自動車(250cc超)		4,000円

- 制限税率 標準税率の1.5倍
- 徴収方法 普通徴収(月割課税なし)
- 税 収 1,687億円(平成20年度決算額)

〔資料9〕

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		

※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	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) ※平成22年度以降は、当分の間、国：593/1000、市町村：407/1000
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。 公害健康被害の補償等に関する法律の規定により、国の一般財源分の一部が公害補償対策に充当されている。

〔資料10〕

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%(当分の間の措置 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	3,663億円(平成20年度決算額)

自動車税のグリーン化特例

※平成13年度創設
平成24年3月31日までの特例
税込中立が前提

□軽減

対 象 車	内 容
 <p>低排出ガス車 平成17年排出ガス基準 75%削減 国土交通大臣認定車</p> <p>かつ</p>  <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>平成22年度燃費基準 +25%達成車</p>	<p>税率を概ね50%軽減</p>

※ 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又はプラグインハイブリッド自動車について、税率を概ね50%軽減。

※ 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	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。

(財務省作成資料を元に作成)

自動車重量税の時限的減免措置(エコカー減税)

○ 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じている。

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 (2.5t超3.5t以下) : 平成21年ディーゼル車排出ガス規制適合 かつ 平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	
バス・トラック (3.5t超) : 平成21年ディーゼル車排出ガス規制適合 かつ 平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	… 75%軽減
バス・トラック (2.5t超3.5t以下) : ★★★ かつ 平成27年度燃費基準達成	
バス・トラック (3.5t超) : 平成17年ディーゼル車排出ガス基準10%低減達成 かつ 平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	… 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

[資料13]

新車以外の自動車に対する自動車取得税の特例措置（低公害車・低燃費車）
 （平成21年度からのエコカー減税〈新車のみ対象〉の創設に伴い、平成21年4月1日からは中古自動車が対象）

特 例	対 象 車	創設年度	軽減内容	取得期間
低公害車特例	・電気自動車	S50	税率から2.7%軽減	H21. 4. 1～H24. 3. 31
	・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	H5		
	・天然ガス自動車(3.5t以下の乗用車)：★★★★	H5		
	・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年度燃費基準達成	H10		
	・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	H10		
	・プラグインハイブリッド自動車	H21	税率から2.4%軽減	
低燃費車特例	・★★★★ 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)	H11	取得価額から30万円控除	H22. 4. 1～H24. 3. 31
	・★★★★ 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)	H11	取得価額から15万円控除	

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の。

[資料14]

エコカー減税（自動車取得税の時的限的軽減措置）の概要

一定の排出ガス性能及び燃費性能を備えた自動車(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、自動車取得税の軽減措置を以下のとおり講じている。

※平成21年度創設。平成24年3月31日までの特例。

電気自動車・天然ガス自動車・ハイブリッド自動車等：	… 非課税
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
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（2.5t超3.5t以下）：★★★★ かつ 平成27年度燃費基準達成	
：平成21年ディーゼル車排出ガス規制適合	
かつ 平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	
バス・トラック（3.5t超）	：平成21年ディーゼル車排出ガス規制適合
かつ 平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	… 75%軽減
バス・トラック（2.5t超3.5t以下）：★★★ かつ 平成27年度燃費基準達成	
バス・トラック（3.5t超）	：平成17年ディーゼル車排出ガス基準10%低減達成
かつ 平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	… 50%軽減

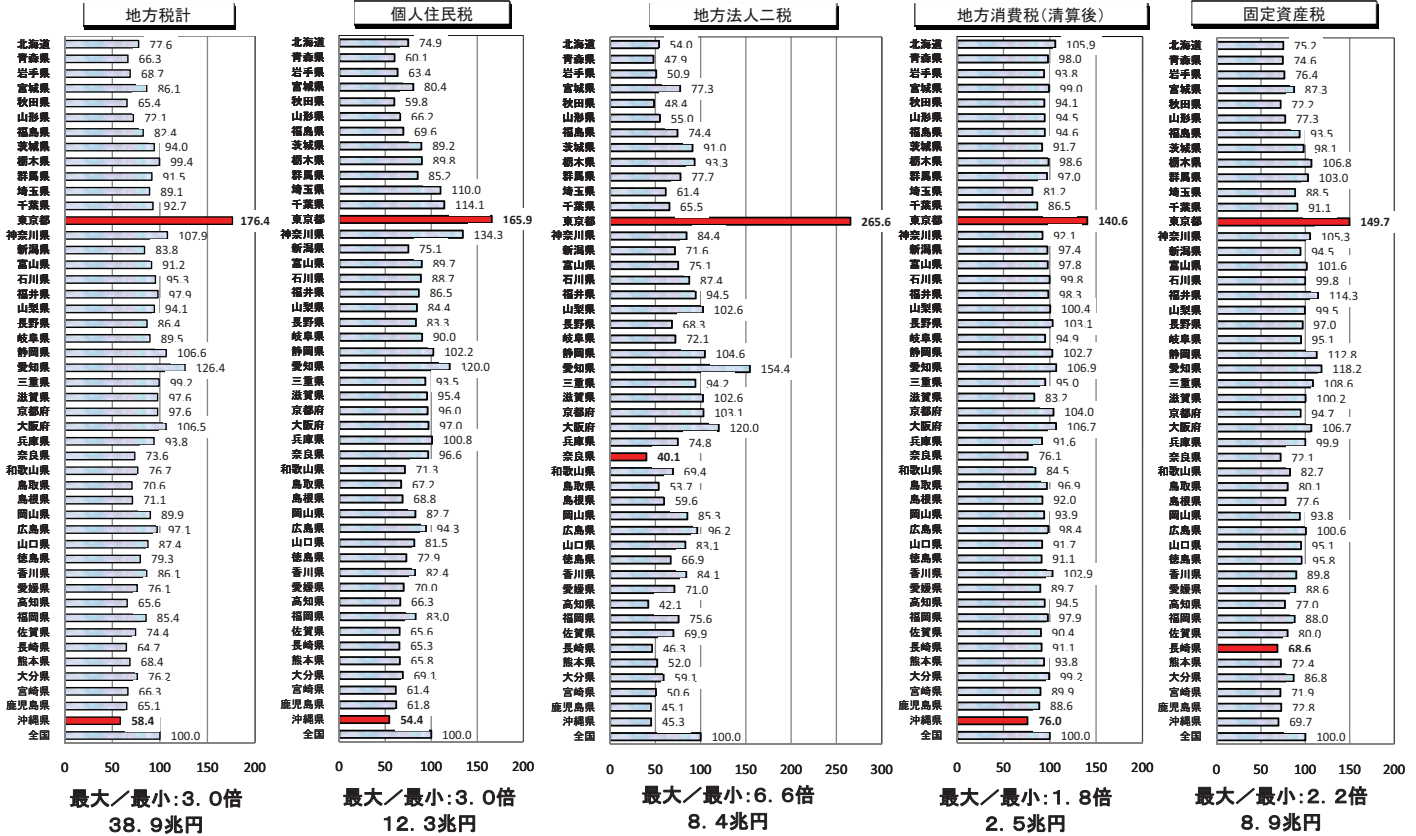
(注1) 「★★★★」は、平成17年ガソリン車排出ガス基準75%低減達成

「★★★」は、平成17年ガソリン車排出ガス基準50%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

〔資料15〕

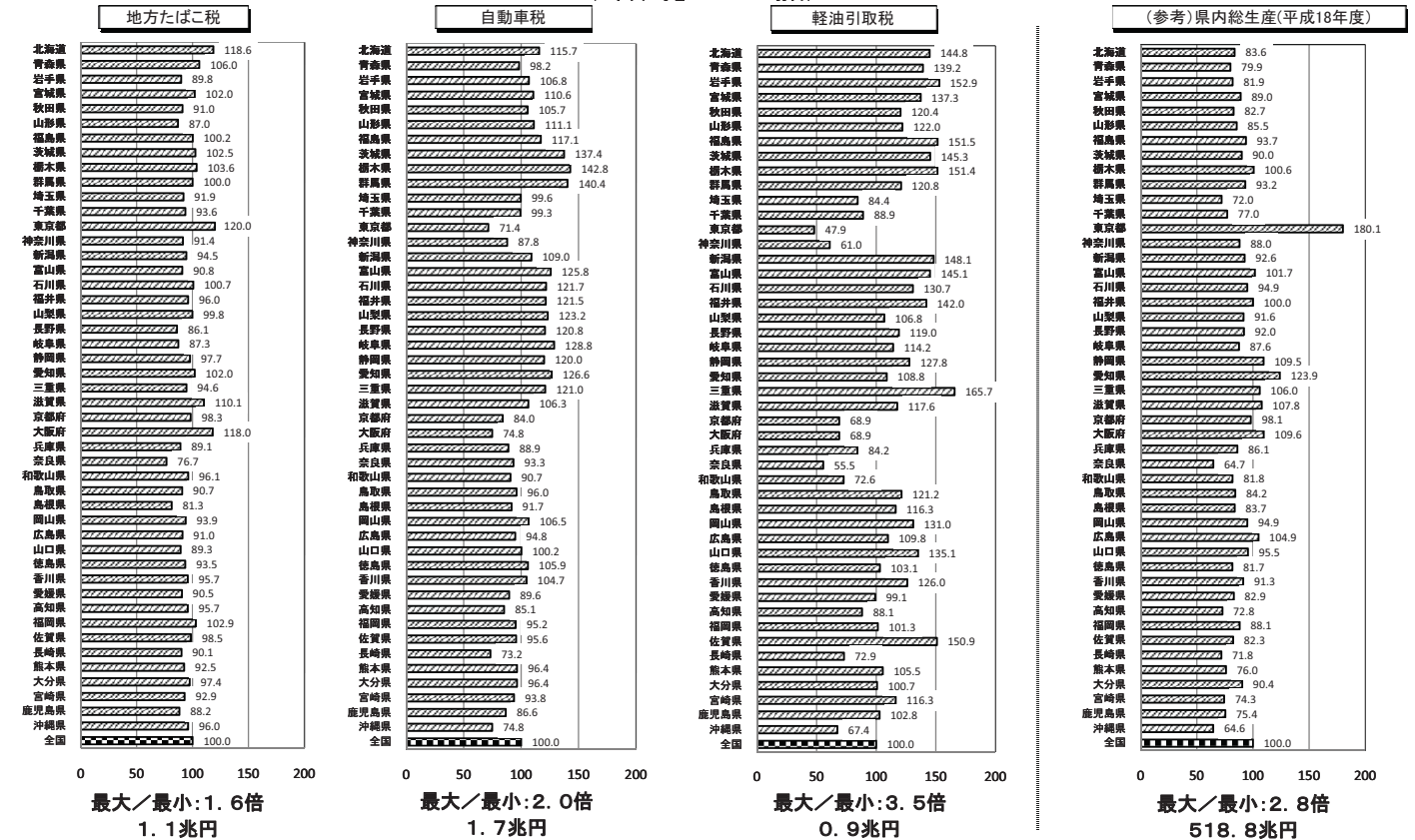
人口一人当たりの税収額の指数(平成20年度決算)
(全国平均を100とした場合)



※「最大/最小」は、各都道府県ごとの人口1人当たり税収額の最大値を最小値で割った数値である。
 (注1) 地方税計の税収額は、超過課税、法定外普通税及び法定外目的税を除いたものである。
 (注2) 個人住民税の税収額は、個人道府県民税(均等割及び所得割)及び個人市町村民税(均等割及び所得割)の合計額であり、超過課税分を除く。
 (注3) 地方法人二税の税収額は、法人道府県民税、法人市町村民税及び法人事業税の合計額であり、超過課税分を除く。
 (注4) 固定資産税の税収額は、道府県分を含み、超過課税分を除く。
 (注5) 人口は、平成21年3月31日現在の住民基本台帳人口による。

〔資料16〕

人口一人当たりの税収額の指数(平成20年度決算)
(全国平均を100とした場合)



(注1) 地方たばこ税の税収額は、道府県たばこ税及び市町村たばこ税の合計額である。
 (注2) 自動車税の税収額は、超過課税分を除く。
 (注3) 人口は、平成21年3月31日現在の住民基本台帳人口による。
 (注4) (参考)は平成18年度の人口1人あたりの県内総生産額である。

- 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。

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)で定められている国と地方公共団体の基本的役割は次のとおり。

「国」の基本的役割	「地方公共団体」の基本的役割
<p>＜地球温暖化対策の総合的推進＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 我が国の地球温暖化対策の全体枠組みの形成と地球温暖化対策の総合的実施 ○ 国の各機関は、全体枠組みに沿って十分な連携を図り、自主的手法、規制的手法、経済的手法、情報的手法、環境影響評価、社会資本の整備等の措置の活用を含む多様な政策手段を動員して、対策を推進 	<p>＜地域の特性に応じた対策の実施＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地方公共団体の区域の自然的社会的条件に応じて、温室効果ガスの排出の削減等のための総合的かつ計画的な施策を策定し、実施 ○ 計画本文に掲げられている具体的な取組 <ul style="list-style-type: none"> ・ 低炭素型のまちづくり ・ 公共交通機関や自転車の利用促進 ・ バイオマスエネルギー等の新エネルギー等の導入 ・ 地域住民に身近なごみ問題への取組 ・ 太陽光、風力等の利用の促進 ・ 都市における緑地の保全及び緑化の推進 ・ 廃棄物等の発生の抑制の促進 <p style="text-align: right;">等</p>

軽自動車税における超過税率採用状況

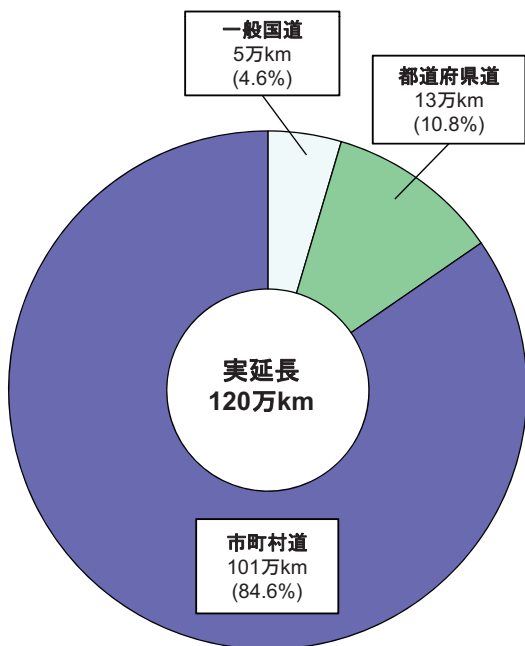
超過税率採用団体一覧(平成21年4月1日現在)

超過税率	団体名	
1.5倍	北海道	夕張市、留萌市、芦別市、赤平市、歌志内市、浦臼町
1.3倍	青森県	鱒ヶ沢町
1.2倍	北海道	美瑛市、根室市、滝川市、砂川市、深川市、古平町、南幌町、上砂川町、由仁町、栗山町、滝上町
	山梨県	早川町
	京都府	伊根町
	島根県	松江市、浜田市、出雲市、益田市、大田市、斐川町
	徳島県	徳島市、鳴門市、小松島市
	高知県	高知市、須崎市
1.1倍	北海道	函館市
	香川県	高松市
合計	34団体	

※1 「平成21年度市町村税の税率等に関する調」による。
 2 高松市:50cc以下の原動機付自転車及びミニカーについては標準税率で課税。

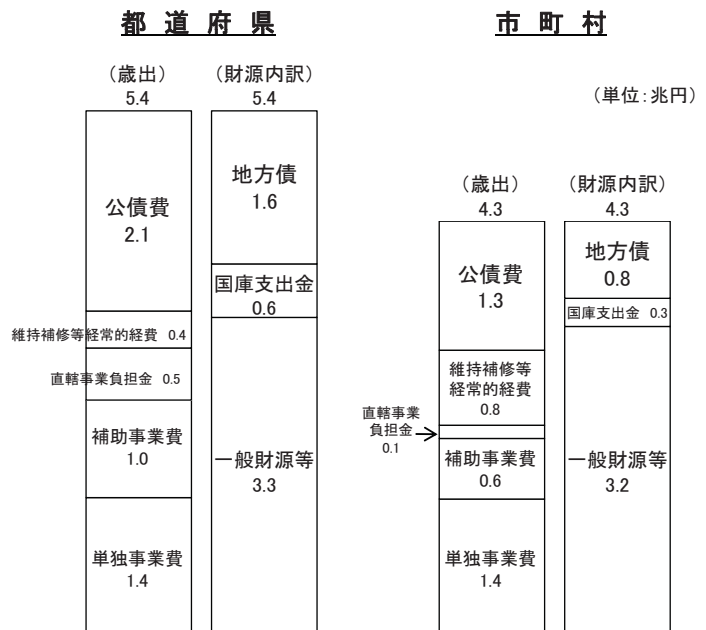
都道府県及び市町村の道路関係経費の状況

道路の実延長の内訳(平成20年4月1日現在)



※1 「道路統計年報2009」(国土交通省道路局)による。
 2 高速自動車国道を除く。

地方における道路関係経費(平成20年度決算)



※1 「決算統計(道路関係経費の状況)」による。
 2 道路関係経費には、農道・林道・災害復旧等に係る経費を含む。
 3 数値は小数点第2位以下を四捨五入して計上しており合計と一致しない。

軽自動車等に係る関係諸制度

区 分	地方税	軽自動車等 課税台数 (万台)	軽自動車税 調定額 (億円)	道路運送車両法上の規制			備 考	
				登 録	車両番号 指定	車 検		
小型自動車	軽自動車税	2 輪 (250cc超)	142	57	—	○	○	新規検査時に車両番号を指定 (運輸支局)
軽自動車		3 輪 以上 (660cc以下)	2,495	1,527	—	○	○	新規検査時に車両番号を指定 (軽自動車検査協会)
		2 輪 (125cc超250cc以下)	154	37	—	○	—	届出により車両番号を指定 (運輸支局)
原 動 機 付 自 転 車 (125cc以下)		917	99	—	—	—	申告により標識を交付 (市町村)	
小 型 特 殊 自 動 車		215	44	—	—	—		
【参考】 小型自動車3輪以上 (660cc超2,000cc以下)	自動車税	—	—	○	—	○	新規登録時に登録番号を指定 (運輸支局)	

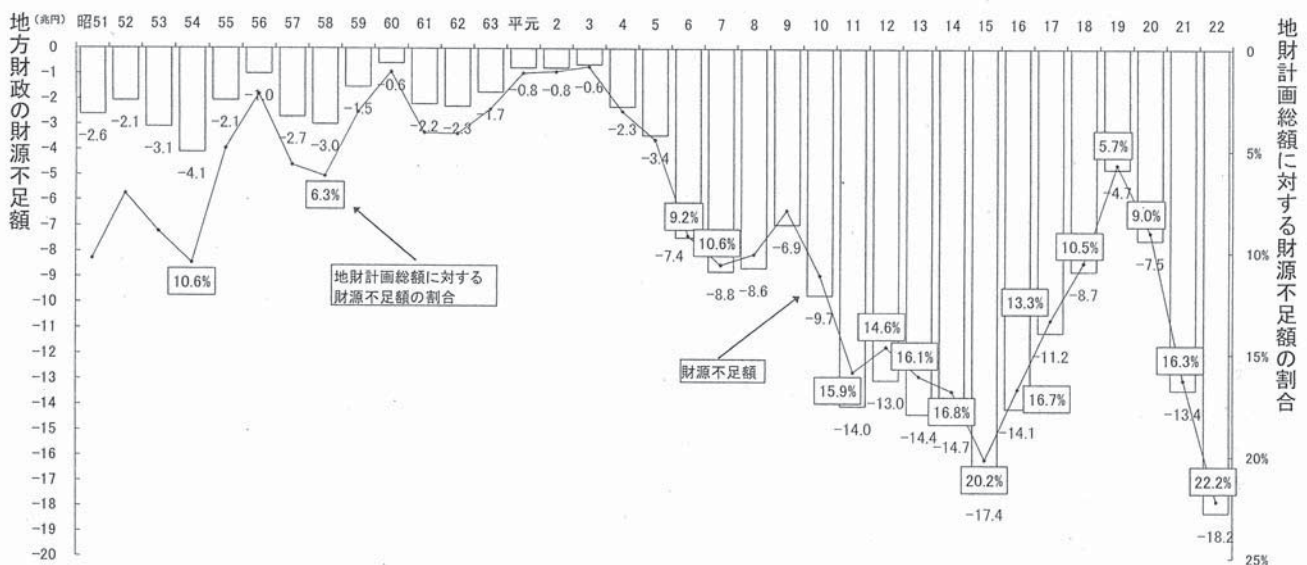
※軽自動車等課税台数及び軽自動車税調定額は「平成21年度市町村税課税状況等の調」による。

(参考)

- ・ 登 録 ----- 大型特殊自動車、普通自動車及び小型自動車（2輪車を除く。）を対象とする登録で、当該登録が対象車両を運行の用に供するための要件となるもの
(→登録番号標の交付。なお、当該登録は、私法上のいわゆる対抗要件となる。道路運送車両法第4条～第39条)。
- ・ 車両番号の指定 -- 上記の登録制度の存しない2輪の小型自動車及び軽自動車に対して車両番号を付す行為で、使用実態の把握等の行政上の目的から自動車を特定するため行われるもの
(→車両番号標の交付。道路運送車両法第60条、第97条の3)。
- ・ 車 検 ----- 大型特殊自動車、普通自動車、小型自動車及び3輪以上の軽自動車に対する検査で、当該検査を受けることが対象車両を運行の用に供するための要件となるもの
(→自動車検査証の交付。道路運送車両法第58条～第76条)。

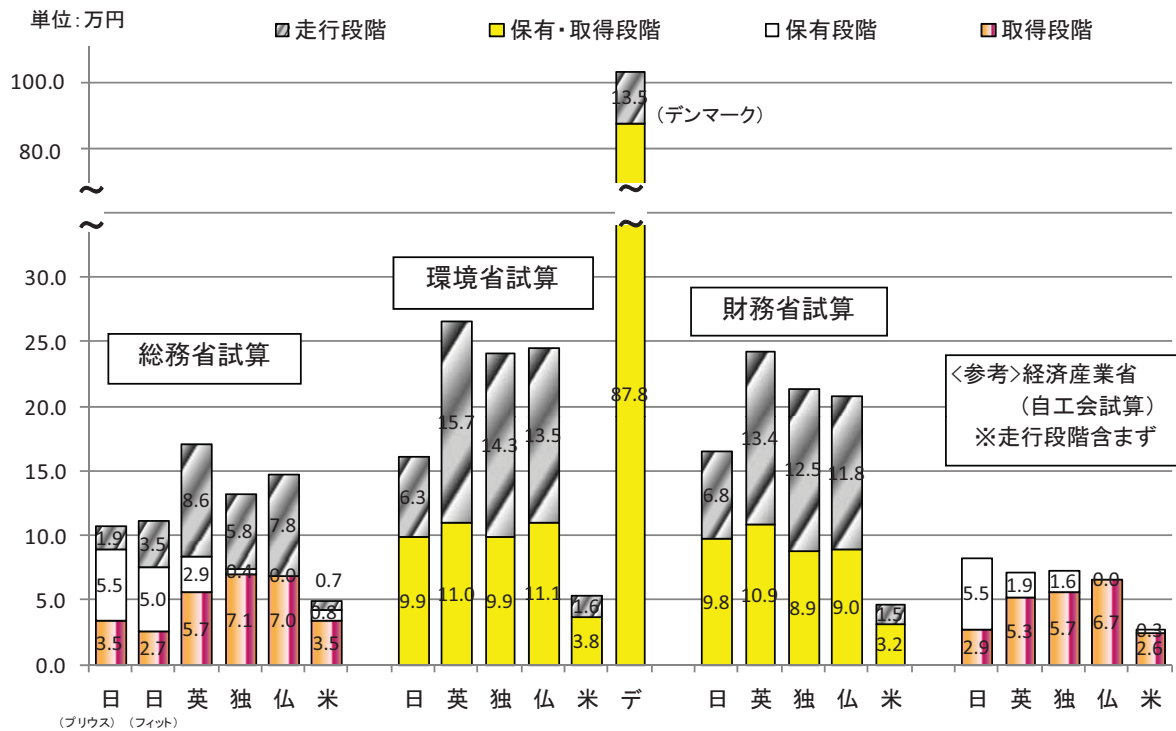
地方財政の財源不足の状況

- 個人所得の大幅な減少や企業収益の急激な悪化等により、地方税や地方交付税の原資となる国税5税が落ち込む一方で、公債費が高い水準で推移することや社会保障関係経費の自然増等により、平成22年度には18.2兆円の財源不足となり、地方財政計画の約22.2%に達する規模となっている。
- 毎年度の地方の財源不足は、国と地方の借金により穴埋めされており、結局は将来への負担の先延ばしとなっている。



(注)財源不足額及び補てん措置は、補正後の額である(平成22年度は当初)

[資料23] 各省の自動車関係諸税の年間税負担額の国際比較の結果(試算)



出典)総務省:「ACEA Tax Guide2009」等により試算(税制は2009年7月時点(日本とアメリカは2010年度))
 一般社団法人自動車工業会:平成22年度税制改正要望書(税制は2007年3月時点(自動車重量税のみ2010年度))
 環境省:2008年9月中央環境審議会資料(2008年1月時点)
 財務省:平成18年6月税制調査会資料(2006年1月時点)
 注) 1 自動車工業会の推計は車両の使用年数を11年で計算しているが、これを6年に補正し、他省と一致させている。
 2 総務省の試算の仮定:車両の使用年数6年、走行距離年間10600km、各国のガソリン価格は財務省HP「OECD諸国のガソリン1リットル当たりの価格と税(2009年第3四半期)」を使用、各国の政策減税は考慮していない。

[資料24]

環境省作成資料

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)		日本
エネルギー物品 (Energy products)		48,460
輸送目的		40,570
	うち、ガソリン	29,679
生活上の使用目的		7,890
化石燃料		4,443
	電気	3,447
自動車、その他輸送手段 (Motor vehicles and transport)		29,084
取引課税		4,199
保有課税		24,885

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

〔資料25〕

軽自動車税の標準税率の推移

(単位:円)

区 分		昭和25年	昭和28年	昭和29年	昭和30年	昭和33年	昭和36年	昭和37年	昭和40年	昭和51年	昭和54年	昭和59年	昭和60年		
原動機付 自転車 (125cc以下)	50cc以下	自転車税 200		自転車荷車税 500		500				650	700	1,000			
	50cc超90cc以下	500		700		800				1,000	1,100	1,200			
	90cc超	500		700		1,000				1,300	1,450	1,600			
	ミニカー	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,500		
軽自動車 (660cc以下)	二輪(側車付を含む) (250cc以下)		自動車税						1,500		2,000	2,200	2,400		
	三輪		都道府県税						2,000		2,600	2,850	3,100		
	四輪	乗用	営業用	500	700	1,500	1,500				5,200		5,500		
			自家用							3,000	4,500	5,900	6,500	7,200	
		貨物用	営業用									2,900		3,000	
			自家用									3,300	3,650	4,000	
二輪の小型自動車(250cc超)		1,000	1,400	2,500		2,500				3,300	3,650	4,000			
〈参考〉 小型自動車 (1,000cc以下)	乗用	営業用	3,000	4,200	8,000					6,000	7,000	7,500			
		自家用	4,500	7,200	16,000					12,000	18,000	23,500	25,500	29,500	

〔資料26〕

軽自動車と小型自動車【1,000cc】【1,000~1,500cc】の比較

軽自動車					区分	小型自動車 (総排気量1,000cc)			【参考】小型自動車 (総排気量1,000~1,500cc以下)	
7,200					税額(円) 【乗用・自家用】	29,500			34,500	
スズキ ワゴンR FX	ダイハツ ムーヴX"VSⅢ"	ダイハツ タント L	スズキ アルト F	ダイハツ ミラ X	車種名	トヨタ ヴィッツ 1.0B	トヨタ パッソ 1.0X	トヨタ iQ 100X	ホンダ フィット G	日産 マーチ 12S
658	658	658	658	658	総排気量(cc)	996	996	996	1,339	1,198
3,395	3,395	3,395	3,395	3,395	全長(mm)	3,785	3,640	2,985	3,900	3,780
1,475	1,475	1,475	1,475	1,475	全幅(mm)	1,695	1,665	1,680	1,695	1,665
1,660	1,630	1,750	1,535	1,530	全高(mm)	1,520	1,535	1,500	1,525	1,515
22.0	22.0	18.2	22.5	24.0	燃費(km/ℓ)	22.5	22.5	23.0	24.0	24.0
810	840	900	730	780	車両重量(kg)	990	910	890	1,010	940
4	4	4	4	4	乗車定員(人)	5	5	4	5	5
1,071,000	1,200,000	1,085,000	892,500	950,000	メーカー希望 小売価格(円)	1,076,000	1,090,000	1,400,000	1,197,000	999,600

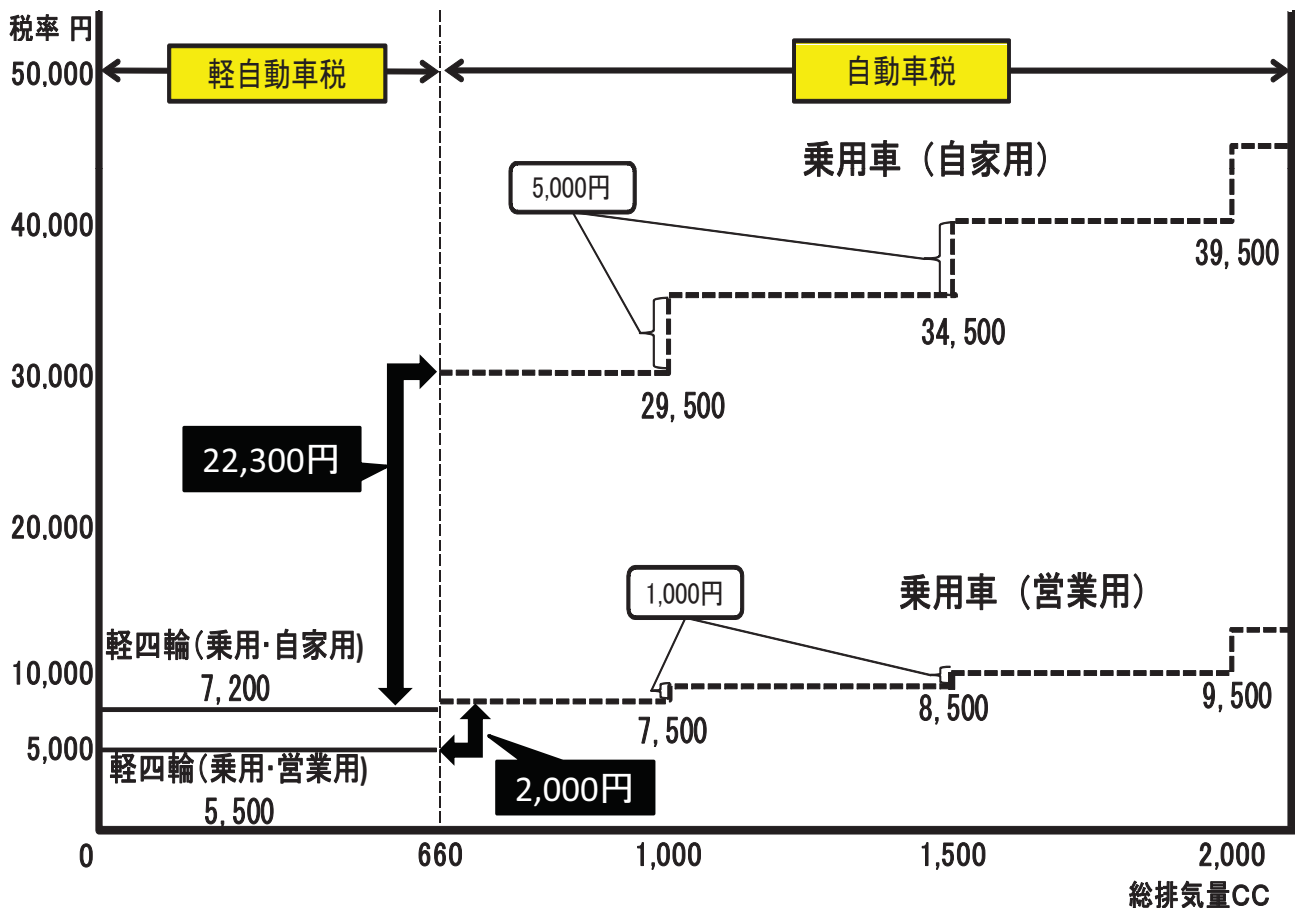
※ 「軽四輪車通称名別新車販売速報(社団法人 全国軽自動車協会連合会)」、「新車乗用車販売台数ランキング(社団法人 日本自動車販売協会連合会)」を参考に2009年4月~2010年3月における新車販売台数上位の自動車を選出。
 ※ 諸元数値:各メーカーのHPIによる。
 ※ 車種仕様:基本仕様車で最安値の車種を選出。
 ※ メーカー希望小売価格:平成22年7月20日時点の各メーカーHPIにおける公表価格(税込)。
 ※ 駆動方式:2WDの数値による。

軽自動車と自動車のCO2排出量と燃費の比較

	軽自動車	自動車
1km走行におけるCO2排出量	124.1 g-CO2/km	3,000cc乗用車 224.8 g-CO2/km 2,000cc乗用車 170.4 g-CO2/km 1,500cc乗用車 140.9 g-CO2/km 1,300cc乗用車 130.1 g-CO2/km 1,000cc乗用車 114.3 g-CO2/km
燃費値	19.2 km/L	3,000cc乗用車 10.8 km/L 2,000cc乗用車 13.9 km/L 1,500cc乗用車 16.3 km/L 1,300cc乗用車 19.0 km/L 1,000cc乗用車 20.8 km/L

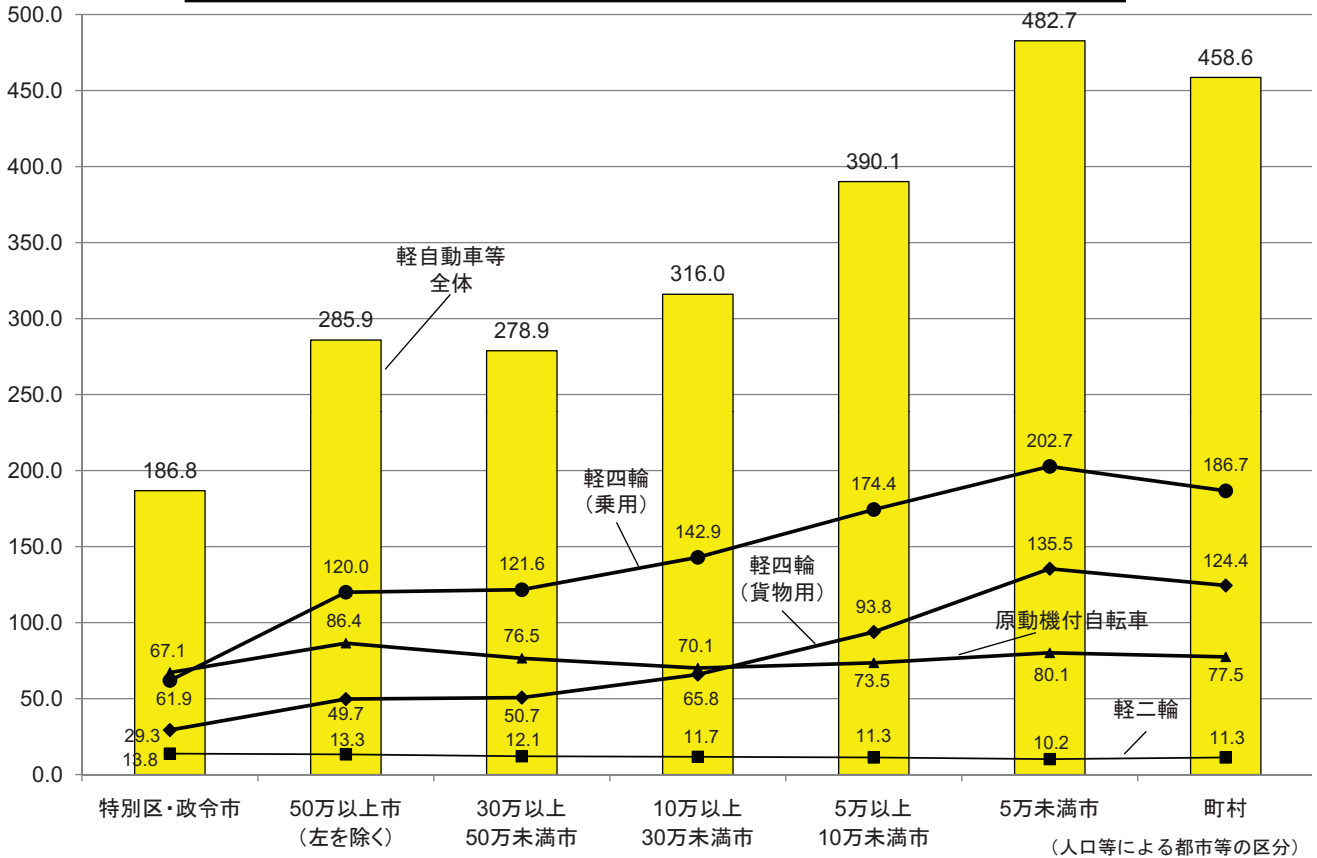
※ 国土交通省「自動車燃費一覧(平成22年3月)」を基に作成
 ※ 軽自動車・自動車の全車種を排気量ごとに区分し平均値を算出
 ※ CO2排出量、燃費値は10・15モード時のもの

小型自動車と軽自動車の税負担水準について



〔資料29〕
(台/千人)

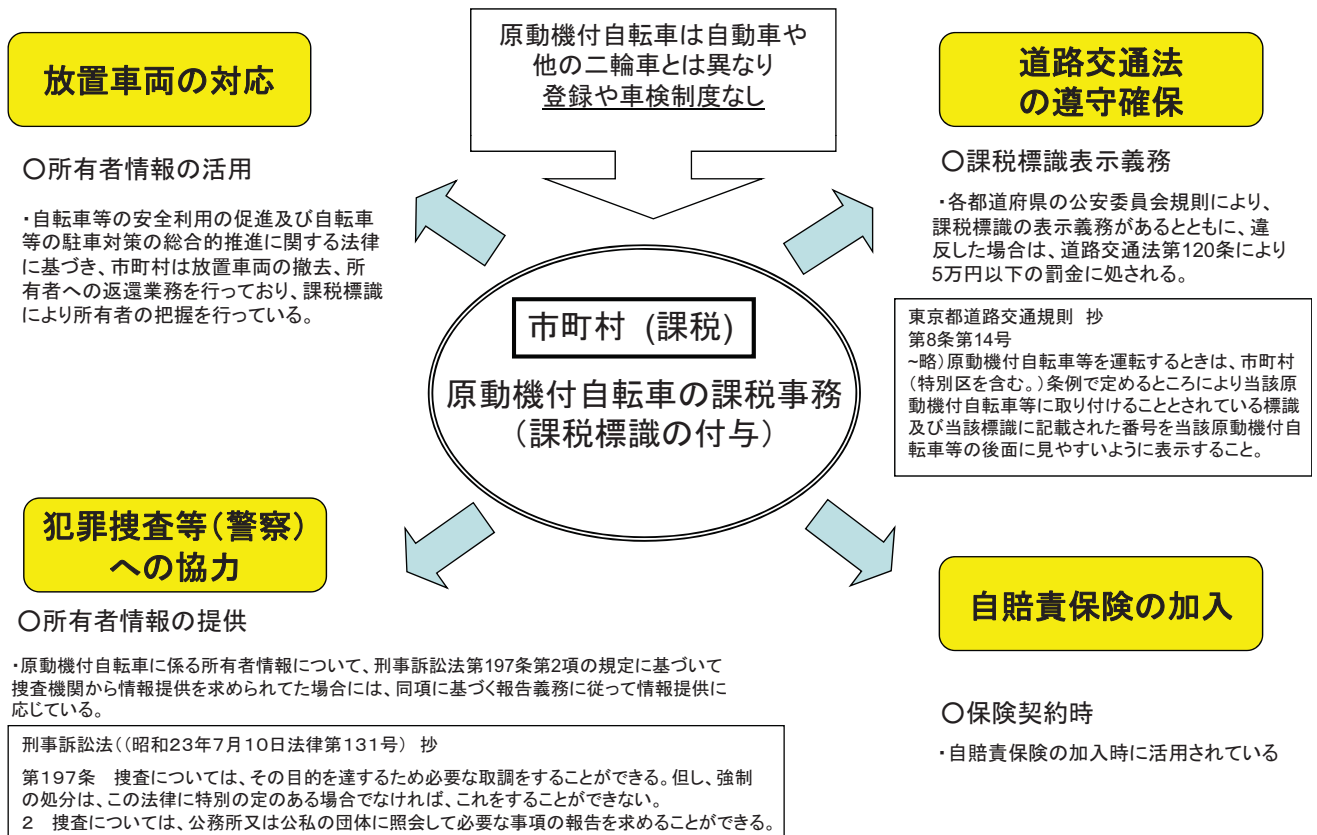
人口1,000人当たりの軽自動車等保有台数について



(注) 「軽自動車等」とは、軽自動車のほか、原動機付自転車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車をいう。

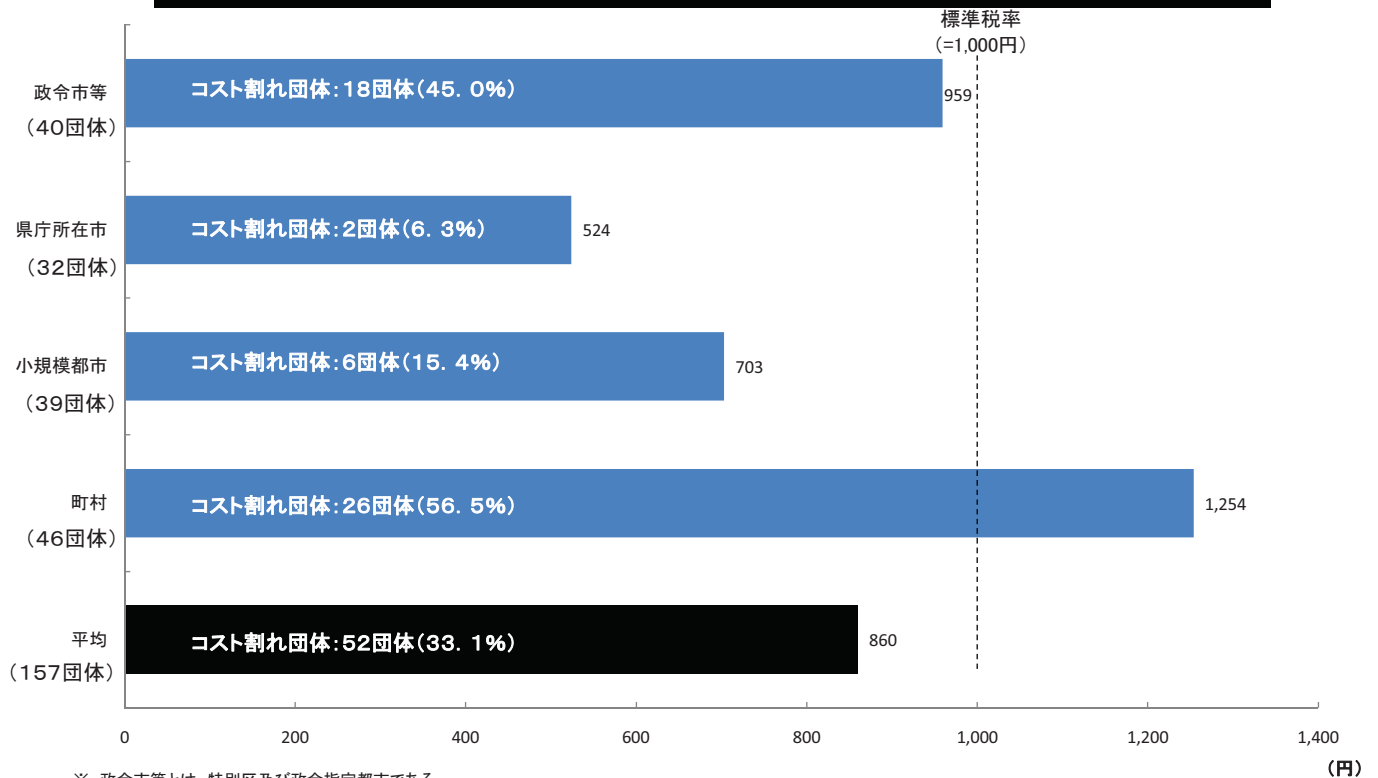
〔資料30〕

原動機付自転車の課税事務が活用されている例



[資料31]

原動機付自転車(50cc以下)に係る軽自動車税の徴税费(平成20年度決算ベース)



※ 政令市等とは、特別区及び政令指定都市である。
 ※ 県庁所在市とは、政令市等を除く県庁所在市である。
 ※ 小規模都市は、人口8万人以上12万人以下程度の都市である。
 ※ 町村は、人口1万人程度の町村である。
 ※ 徴税费の内訳は、人件費(軽自動車税のうち原動機付自転車に係る賦課担当職員及び収納担当職員の給与)、印刷費、通信費、電算費及びプレート代等である。

[資料32]

自動車課税に係る欧州委員会2005年指令案の現状

自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会報告書(平成22年3月)を基に作成

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年までに取得段階における課税は廃止する(保有段階における課税を同額程度増収するなどにより、税収中立を確保)。
- など

2. 当該指令案の現状(欧州議会、欧州委員会担当者より聞き取り)

- 2007年11月以降、議論されていない。
- 当該指令案は、取り下げら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。

(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。
 - 取得段階における課税を行っている国にとっては取得段階における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収変化の懸念があったこと。
- など

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(2010年1月に発効)。

(CO2排出規制法の概要)

1. 規制値

- 2012年までに、平均CO2排出量を120g/kmとする。
- 2020年までに、平均CO2排出量を95g/kmとする。

2. 複数企業による規制値達成

規制値を達成するため、複数企業一括での平均CO2排出量を届け出ること可能(プールシステム)。

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、①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、②欧州中央委員会は、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、平均車両重量等を中央管理する。

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、超過g/kmに応じたペナルティを支払う。

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台数のカウントに係る特例を適用(例:2012年には3.5台とカウント)
→母数である生産台数が大きくし、1台当たりの平均CO2排出量を縮小する効果。
- ・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。

- ◇ 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新しい制度を導入。
- ◇ 環境の要素を踏まえつつも、自動車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排出量基準と排気量基準を併用して課税。
- ◇ 排気量基準課税ではガソリン車と比べてディーゼル車の税率が高く設定されているが、CO2排出量基準課税では、ガソリン車とディーゼル車の別にかかわらず、免税基準を超えるCO2排出量(g/km)に比例的に税額が上昇する仕組み。

基本情報

○自動車税(保有税)

(概要)

- ・新規登録された乗用車に課税(トラック、バスについては、CO2排出量の測定が義務づけられておらず個車毎のCO2排出量が把握できていないため対象外)。

(税率及び課税標準)

- ・CO2排出量基準 : 250円(2ユーロ)/g/km (免税基準: 120g/kmを超える部分に課税)
- ・排気量基準 : ガソリン車 250円(2ユーロ)/100cc
ディーゼル車 1,187.5円(9.5ユーロ)/100cc

※1ユーロ=125円(日本銀行「基準外国為替相場及び裁定外国為替相場」(平成22年6月適用分))。

以下「6月適用分基準外国為替相場及び裁定外国為替相場」

ドイツの自動車税の仕組み①

自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会報告書
(平成22年3月)を基に作成

(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、改正前後で負担の軽い方の自動車税を選択可能。

※2009年7月より前の乗用車については、排気量のみを基準に課税。
 ・ガソリン車 843.75円(6.75ユーロ)/100cc
 ・ディーゼル車 1,930円(15.44ユーロ)/100cc

(課税対象)

- 新車新規登録された乗用車の保有者に対して課税(トラック、バスなどは対象外。それ以外の車については旧制度を適用)。

(課税標準)

- CO2排出量基準課税と排気量基準課税の合算により課税。
 - CO2排出量基準: 120g/km(免税基準)を超える1g/kmあたり250円(2ユーロ)
 - 排気量基準 : ガソリン車 250円(2ユーロ)/100cc
 ディーゼル車 1,187.5円(9.5ユーロ)/100cc

(参考)

乗用車の1km走行におけるCO2排出量(排気量別)	
3,000cc乗用車	224.8 g-CO2/km
2,000cc乗用車	170.4 g-CO2/km
1,500cc乗用車	140.9 g-CO2/km
1,300cc乗用車	130.1 g-CO2/km
1,000cc乗用車	114.3 g-CO2/km

※ 国土交通省「自動車燃費一覧(平成22年3月)」を基に作成

(免税基準)

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

ドイツの自動車税の仕組み②

自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会報告書
(平成22年3月)を基に作成

(その他)

- EURO6*を満たすディーゼル乗用車への減税(最高18,750円(150ユーロ)、2011～13年)
- 取得した月から1年間の自動車税を課税。
 - 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課税。
(日本のように一定の賦課期日・納期があるわけではない)

※EURO6…欧州統一の排出ガス規制(炭化水素(HC)、一酸化炭素(CO)、窒素酸化物(NOX)、粒子状物質(PM)の排出規制を規定。) 1992年に導入されたEURO1に始まり、順次規制を強化しており、2008年よりEURO5が適用されている。また、2014年からは基準が強化されたEURO6が段階的に適用されることとなっている。

軽自動車等における排出ガス基準及び燃費基準等について

○ 軽自動車等における排出ガス基準、燃費基準等の設定状況は下表のとおり。

区 分	排出ガス基準	低排出ガス 認定制度	燃費基準	燃費性能に関 する公表制度
軽自動車 (三輪以上)	○	○	○	○
二輪の小型自動車	○	×	×	×
軽自動車 (二輪)	○	×	×	×
原付	○	×	×	×
小型特殊自動車 ※公道を走行するものに限る	○	×	×	×

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円	34,500円			
	1,500cc超 2,000cc以下	9,500円	39,500円			
	2,000cc超 2,500cc以下	13,800円	45,000円			
	2,500cc超 3,000cc以下	15,700円	51,000円			
	3,000cc超 3,500cc以下	17,900円	58,000円			
	3,500cc超 4,000cc以下	20,500円	66,500円			
	4,000cc超 4,500cc以下	23,600円	76,500円			
4,500cc超 6,000cc以下	27,200円	88,000円				
6,000cc超	40,700円	111,000円				
貨物車	トラック	最大積載量 1 t 以下	6,500円	8,000円		
		1 t 超 2 t 以下	9,000円	11,500円		
		2 t 超 3 t 以下	12,000円	16,000円		
		3 t 超 4 t 以下	15,000円	20,500円		
		4 t 超 5 t 以下	18,500円	25,500円		
		5 t 超 6 t 以下	22,000円	30,000円		
		6 t 超 7 t 以下	25,500円	35,000円		
		7 t 超 8 t 以下	29,500円	40,500円		
	8 t 超(加算額)	4,700円	6,300円			
	けん引車	小型	7,500円	10,200円		
普通		15,100円	20,600円			
被けん引車	小型	3,900円	5,300円			
	普通(最大積載量8 t 以下) 普通(最大積載量8 t 超加算額)	7,500円 3,800円	10,200円 5,100円			
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円	6,300円			
1,500cc超		6,300円	8,000円			
バス	乗車定員	30人以下	一般乗合用 12,000円	一般乗合用以外 26,500円	33,000円	
		30人超 40人以下	14,500円	32,000円	41,000円	
		40人超 50人以下	17,500円	38,000円	49,000円	
		50人超 60人以下	20,000円	44,000円	57,000円	
		60人超 70人以下	22,500円	50,500円	65,500円	
		70人超 80人以下	25,500円	57,000円	74,000円	
		80人超	29,000円	64,000円	83,000円	
		三輪の小型自動車		4,500円	6,000円	

(注1) 営業用：道路運送車両法第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。

自家用自動車と営業用自動車の例

	自家用自動車	営業用自動車
乗用車	・ マイカー、社用乗用車、レンタカー 【課税台数 3,780.9万台】	・ タクシー、ハイヤー 【課税台数 26.9万台】
バス	・ 社員送迎用バス、児童・生徒送迎用バス、旅館の送迎用バス、レンタカー 【課税台数 9.1万台】	・ 一般乗合バス(路線バス、高速バス)、観光用貸切バス 【課税台数 9.6万台】
トラック	・ 自社トラック(建設業の資材運送等)、自社用バン(貨客兼用車)、商店の配達用トラック、ピックアップトラック、レンタカー 【課税台数 509.4万台】	・ 運送業のトラック 【課税台数 110.3万台】

※上記の区分により難しい「特殊用途車」は、諸元の区分により都道府県が定める税率により課税されている。
特殊用途車には、霊柩車、工作車、クレーン用台車、キャンピングカー、放送宣伝車、民間救急車等が分類される(神奈川県の特種用途車の税率表より)。課税台数は平成21年3月末現在。

自家用、営業用の自動車税課税台数 (平成21年3月末現在)

(単位：台、%)

区 分	営業用 (A)	自家用	計		営業用の割合 (A) / (B) × 100	
			(B)	構成比		
乗 用 車	269,904	37,809,589	38,079,493	84.0	0.7	
ト ラ ッ ク	けん引車、 被けん引車、 貨客兼用車、 三輪車以外	849,710	2,860,820	3,710,530	8.2	22.9
	けん引車	86,505	4,841	91,346	0.2	94.7
	被けん引車	144,639	10,681	155,320	0.3	93.1
	貨客兼用車	22,933	2,218,610	2,241,543	4.9	1.0
小 計	1,103,787	5,094,952	6,198,739	13.7	17.8	
バ ス	一般乗合用	49,683		49,683	0.1	100.0
	一般乗合用以外	47,099		47,099	0.1	100.0
	自家用		91,234	91,234	0.2	—
	小 計	96,782	91,234	188,016	0.4	51.5
三輪の小型自動車	7	752	759	0.0	0.9	
特種用途車	250,450	619,416	869,866	1.9	28.8	
合 計	1,720,930	43,615,943	45,336,873	100.0	3.8	

(注1) 本表は、「道府県税の課税状況等に関する調」による。

(注2) 特種用途車とは、特種な使い方をする小型自動車・普通自動車のこと。

(例えばクレーン車など)

〔資料41〕

自動車税の営自格差の水準の推移について

(上段：営業用税率、下段：自家用税率)

(年度)

区分	S25	S28	S29	S36	S37	S40	S47	S51	S54	S59	H元				
乗用車	小型自動車 3,000円 4,500円	4,200円 7,200円	8,000円 16,000円	→	排気量1.0ℓ以下 6,000円 12,000円	6,000円 18,000円	→	7,000円 23,500円	7,000円 25,500円	7,500円 29,500円	→				
					1.0ℓ超1.5ℓ以下 7,000円 14,000円	7,000円 21,000円	→	8,000円 27,500円	8,000円 30,000円	8,500円 34,500円	→				
					1.5ℓ超2.0ℓ以下 8,000円 16,000円	8,000円 24,000円	→	9,000円 31,500円	9,000円 34,500円	9,500円 39,500円	→				
	普通自動車 10,000円 15,000円	14,000円 30,000円	軸距3.048m以下 15,000円 36,000円	→	→	22,500円 54,000円	→	26,000円 70,000円	26,000円 77,000円	2.0ℓ超3.0ℓ以下 24,000円 71,000円	25,000円 81,500円	2.0ℓ超2.5ℓ以下 13,800円 45,000円 2.5ℓ超3.0ℓ以下 15,700円 51,000円			
										3.0ℓ超6.0ℓ以下 26,000円	27,500円	3.0ℓ超3.5ℓ以下 17,900円 58,000円 3.5ℓ超4.0ℓ以下 20,500円 66,500円			
										軸距3.048m超 30,000円 60,000円	45,000円 90,000円	→	52,000円 117,000円	52,000円 117,000円	4.0ℓ超4.5ℓ以下 23,600円 76,500円 4.5ℓ超6.0ℓ以下 27,200円 88,000円
										6.0ℓ超 52,000円 129,000円	54,500円 148,500円	6.0ℓ超 40,700円 111,000円			
	トラック (4トン超5トン以下)	10,000円 (格差なし)	14,000円 (格差なし)	14,000円 15,000円	15,000円 (格差なし)	→	→	→	17,500円 20,000円	17,500円 22,000円	18,500円 25,500円	→			
	バス(一般乗合) (30人超40人以下)	10,000円 (格差なし)	14,000円 (格差なし)	→	→	→	→	14,000円 30,000円	14,000円 39,000円	14,000円 42,500円	14,500円 49,000円	→			
	三輪の小型自動車	2,000円 (格差なし)	2,800円 (格差なし)	3,300円 4,300円	3,800円 (格差なし)	→	→	→	4,400円 5,000円	4,400円 5,500円	4,500円 6,000円	→			

注)平成13年度まで、トラックは最大積載量4トン超5トン以下、バスは乗車定員30人超40人以下のみが法定され、それ以外は課長内かんに基づき条例で規定されていた。

〔資料42〕

自動車税の営自格差の水準の推移について

(自家用税率/営業用税率)

(年度)

区分	S25	S28	S29	S36	S37	S40	S47	S51	S54	S59	H元					
乗用車	小型自動車 1.5倍	1.7倍	2.0倍	→	排気量1.0ℓ以下 2.0倍	3.0倍	→	3.4倍	3.6倍	3.9倍	→					
					1.0ℓ超1.5ℓ以下 2.0倍	3.0倍	→	3.4倍	3.8倍	4.1倍	→					
					1.5ℓ超2.0ℓ以下 2.0倍	3.0倍	→	3.5倍	3.8倍	4.2倍	→					
	普通自動車 1.5倍	2.1倍	軸距3.048m以下 2.4倍	→	→	2.4倍	→	2.7倍	3.0倍	2.0ℓ超3.0ℓ以下 3.0倍	3.3倍	2.0ℓ超2.5ℓ以下 3.3倍 2.5ℓ超3.0ℓ以下 3.2倍				
										3.0ℓ超6.0ℓ以下 3.0倍	3.2倍	3.0ℓ超3.5ℓ以下 3.2倍 3.5ℓ超4.0ℓ以下 4.2倍				
										軸距3.048m超 2.0倍	→	2.0倍	→	2.3倍	2.3倍	4.0ℓ超4.5ℓ以下 3.2倍 4.5ℓ超6.0ℓ以下 3.2倍
										6.0ℓ超 2.5倍	2.7倍	6.0ℓ超 2.7倍				
	トラック (4トン超5トン以下)	格差なし	格差なし	1.1倍	格差なし	→	→	→	1.1倍	1.3倍	1.4倍	→				
	バス(一般乗合) (30人超40人以下)	格差なし	格差なし	→	→	→	→	2.1倍	2.8倍	3.0倍	3.4倍	→				
	三輪の小型自動車	格差なし	格差なし	1.3倍	格差なし	→	→	→	1.1倍	1.3倍	1.3倍	→				

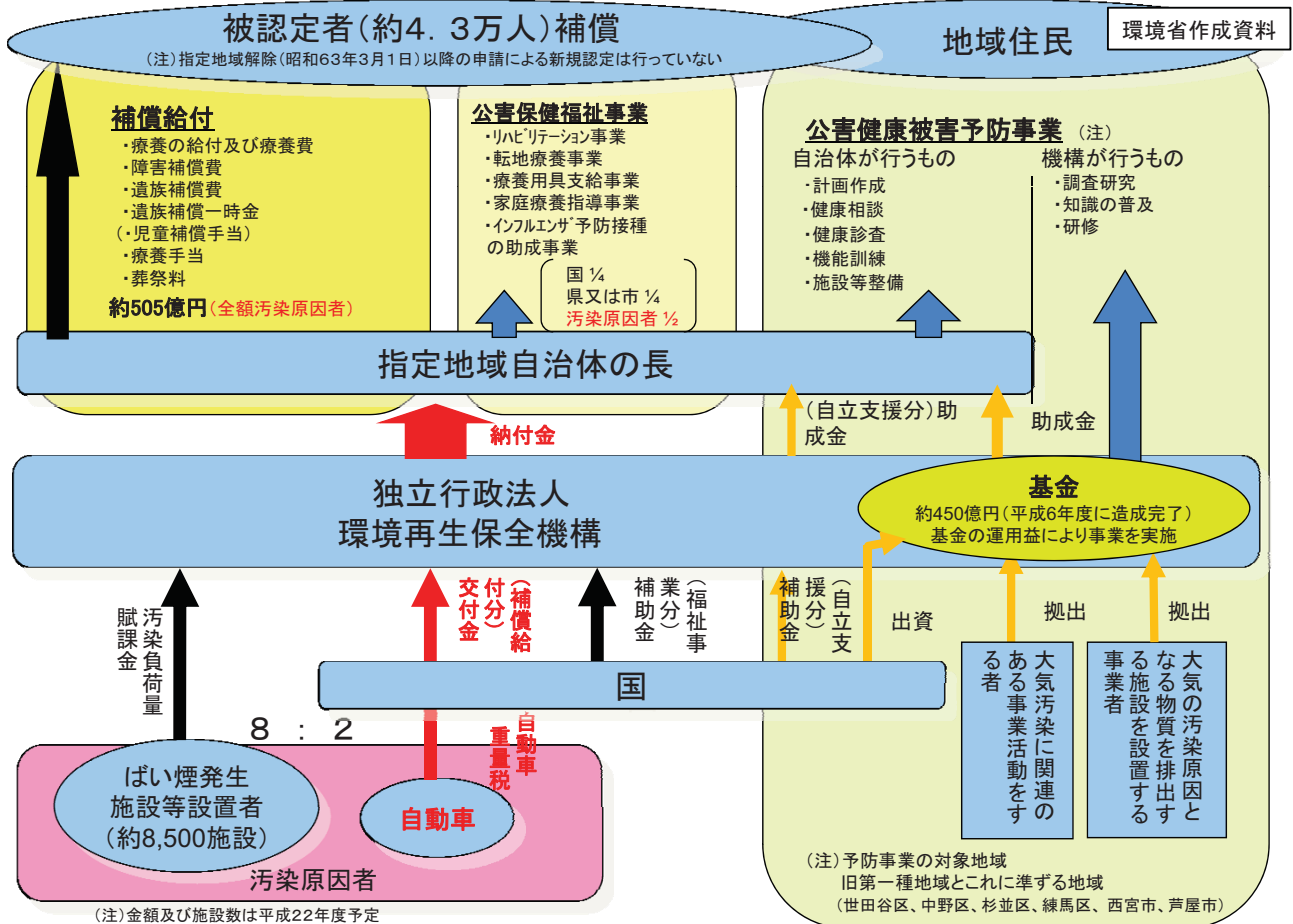
注)平成13年度まで、トラックは最大積載量4トン超5トン以下、バスは乗車定員30人超40人以下のみが法定され、それ以外は課長内かんに基づき条例で規定されていた。

四輪の軽自動車における乗用と貨物用、自家用と営業用の例

	自家用	営業用
乗用	<ul style="list-style-type: none"> ・マイカー、社用車、レンタカー <p>【税率:7, 200円】</p> <p>【課税台数:1, 640万台】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシー <p>【税率:5, 500円】</p> <p>【課税台数:0. 3万台】</p>
貨物用	<ul style="list-style-type: none"> ・農業等の自家運送用トラック <p>【税率:4, 000円】</p> <p>【課税台数:832万台】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運送業のトラック <p>【税率:3, 000円】</p> <p>【課税台数:22万台】</p>

※ 課税台数は、「平成21年度市町村税課税状況等の調」による。

補償給付、公害保健福祉事業及び健康被害予防事業とその財源(旧第一種地域)



- 自動車は所有権等の移転が多く、膨大な納税義務者(所有者)から普通徴収により徴収する税であることから、自動車税は都道府県が徴収する税目の中で、課税件数と収入未済件数が最も多い税となっている。

(参考)自動車税の課税件数に関する統計

	調定数	期限内納付数	滞納数	任意徴収数	差押徴収数	収入未済数
件数	4,918万件	3,668万件 (74.6%)	1,250万件 (25.4%)	1,183万件 (24.1%)	7万件 (0.1%)	61万件 (1.2%)

(出典)平成20年度道府県税の課税状況等に関する調

- 自動車の売買だけでなく、納税義務者の転居等により納税義務者の把握が容易でなく、賦課・徴収事務に多くの労力を要している。
- 一件あたりの税額が比較的少額である一方で、大量の納税通知書を発行する必要があるほか、滞納額の割に滞納件数が多いことから、滞納処分額に対して督促状や警告書の発行、電話催告、臨戸訪問等に係る事務負担が大きいなど、徴収コストの面からも非効率性が指摘される。
- 都道府県は、クレジットカード払い・コンビニ収納の導入による期限内納付の勧奨や、滞納者に対するタイヤロックによる運行停止処分・インターネット公売による強制換価等により徴収率を確保している。(平成20年度実績:96.1%(現年・滞納繰越分合計)※現年分:98.7%、滞納繰越分:28.6%)

※自動車税の年度徴収に対して、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の有効期限分の税を納税する。

事例

- ・ 自動車税の滞納者に対し、現年分の納期限の平成20年6月20日以降、督促状(7月)、財産調査を行う旨の警告書(8月)を順次送付。
- ・ 11月25日、滞納者5万4千人(7万件)に差押予告書を一齐送付(指定納期限12月10日)。
- ・ 12月1日から2ヶ月間を自動車税集中差押期間に設定。
- ・ 12月2日から5日にかけて、1班5名体制で計12名の滞納者宅を訪問し、自動車税の全額納付を催告。うち6名がタイヤロック装着前に滞納額全額を納付。
- ・ 12月11日以降、全滞納者に対して、勤務先への訪問や連絡による給与調査・給与差し押さえに一齐着手。また、既に差押え処分を行っている約500台を対象にタイヤロックを実施し、自動車の引き揚げ及びインターネット公売による換価を実施。



タイヤロック装着例



差押財産証の装着例

差押予告

再三にわたって催告してきましたが、いまだにあなたの自動車税が滞納となっています。平成20年12月10日(水)までに納付されない場合は、判明した財産の差押えに着手します。

同封の納付書により、大至急納付してください。なお、納期限から相当期間が経過していますので、上記の期限前に差押えに着手する場合がありますので、納付された場合は、直ちにご連絡下さい。連絡がないまま放置されると、納付の意思がないものと判断します。

連絡・問い合わせは、
納付書表裏面の(差出人・問い合わせ先)欄の県税事務所へ

Notificação de Confisco
O pagamento do imposto sobre o seu veículo está atrasado. Se prosseguir sem quitar a dívida, a arrecadação do imposto será feita descontando de sua folha de pagamento de forma compulsória, conforme a lei.
Efetue o pagamento do boleto que enviamos anexo com a máxima urgência até o dia 10 de dezembro de 2008 (quarta-feira).

※このお知らせは11月1日現在で滞納の届出ができていないものについてお送りしています。納めていただく金額欄によっては、納付いただけておられる納付の届出まで10日以上要する場合があります。納めていただいた方に本封書添いで送付される場合がありますので、ご了承ください。11月1日以後に届出された方については、今後の警告書は届出以前の納税の届出で通知されております。

差押予告書の例

○ 自動車重量税を車検時徴収としている理由

『一つは、自動車が車検を受けることによって(中略)、走行可能になるという法的な地位あるいは利益に着目して課税するというこの税の課税の趣旨、それからむしろ車検時の一括納付の方が納税者にとって簡便であり、かつ(中略)簡素化に資するという観点から最も合理的(であると考えており、これを変更することは)困難』(平成6年6月20日運輸委員会における財務省答弁)

○ 自動車税を車検時徴収していない理由

『現在のように定置場所在の都道府県が課税団体になるという基本はやはり維持すべきだと思っております。そういったしますと、車検場所と定置場とのいま申し上げましたような乖離の問題がございますので、技術的に大変むずかしい。それから次に(中略)、二年分を一遍に課税をするということになりますと(中略)、やはり負担感として大変大きなものが出てくる。』(昭和53年3月23日地方行政委員会)

自動車税と自動車重量税を一本化した場合の
徴収方法別のメリット・デメリット

	メリット	デメリット
毎年度徴収の場合	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現行の自動車税方式を維持するため、地方団体の対応は実務的に容易(システム等の移行コストが少ない) ・ 従来、自動車税と自動車重量税で2通りあった徴収方法が一本化され、徴税の簡素化に資する 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車税に加え、自動車重量税分(一年分)を毎年度納付するため、納税者の痛税感の問題が生じる。 ・ 滞納率が上昇する恐れ。
車検時徴収の場合	<ul style="list-style-type: none"> ・ 徴収率の向上に資する(ほぼ100%) ・ 従来、自動車税と自動車重量税で2通りあった徴収方法が一本化され、徴税の簡素化に資する 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車重量税分に加え、自動車税分を車検時にまとめて徴収するため、納税者の痛税感が強い ・ 車検は任意の運輸支局で受検可能であり、納税地の問題の検討や徴収時の清算の仕組みが必要 ・ 複数年分の徴収が可能か ・ 県域を越える引越の際の年度間清算が必要 ・ 窓口で各県の個別減免(福祉車両等)制度に対応する必要

〔資料49〕

現行の自動車税と自動車重量税を前提として
一本化した場合の税負担の変化

○現行制度を前提に4月に新車新規登録した場合の自動車税及び自動車重量税の負担額
(必ずしも環境自動車税(仮称)が同様の負担となるものではない。)

(例1) ホンダアコード ※グリーン化、時限的 減免措置対象外	徴収時期	新車新規登録時	2年目(平年)	3年目(平年)	車検年
	現行制度	86,200円	45,000円	45,000円	75,000円
	車検時徴収	180,000円	0円	0円	120,000円
	毎年度徴収	56,200円	60,000円	60,000円	60,000円

(例2) トヨタプリウス	徴収時期	新車新規登録時	2年目 (グリーン化適用)	3年目(平年)	車検年
	現行制度	36,200円	19,500円	39,500円	54,500円
	車検時徴収	98,500円	0円	0円	94,000円
	毎年度徴収	36,200円	19,500円	39,500円	47,000円

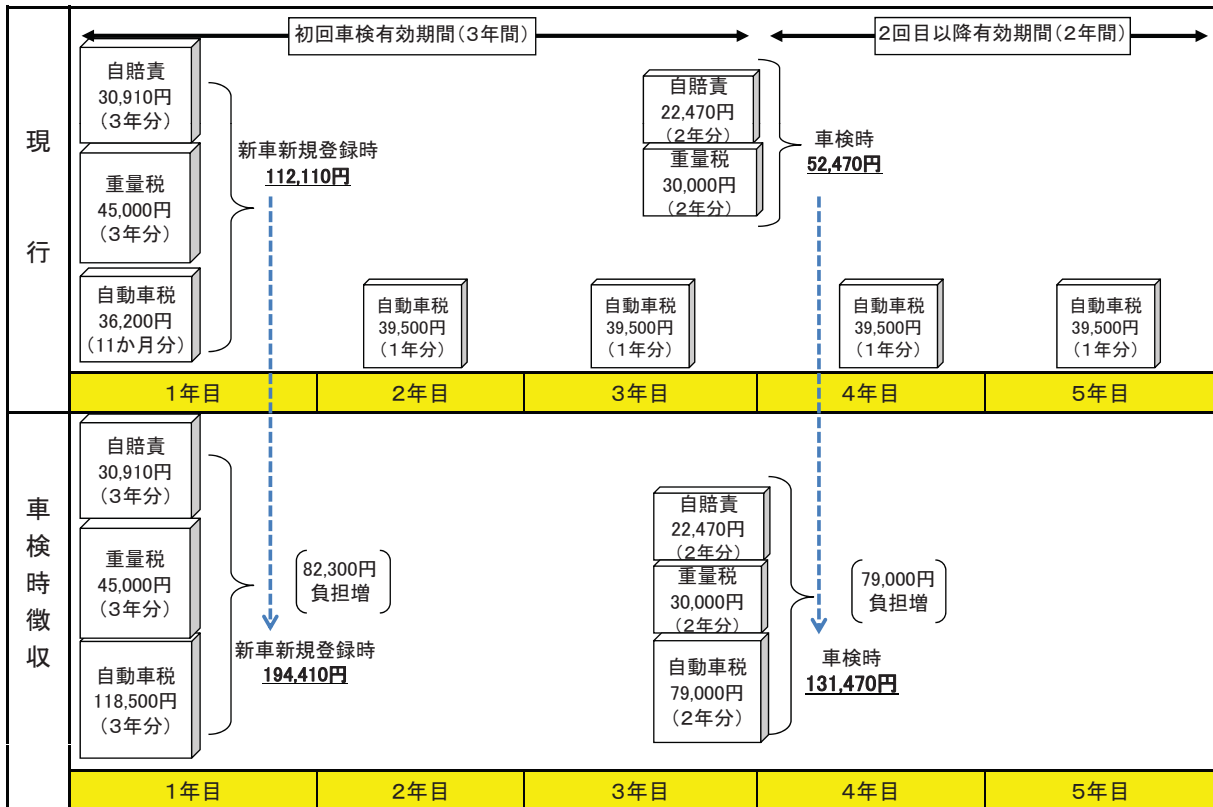
(例3) レクサスLS600hL	徴収時期	新車新規登録時	2年目 (グリーン化適用)	3年目(平年)	車検年
	現行制度	80,600円	44,000円	88,000円	113,000円
	車検時徴収	220,000円	0円	0円	201,000円
	毎年度徴収	80,600円	44,000円	88,000円	100,500円

注) 1 自動車税はグリーン化を、自動車重量税は時限的減免措置を考慮している。
2 自動車が4月に登録されたと仮定しており、「現行制度」、「毎年度徴収」の新車新規登録時欄には11ヵ月分の自動車税額を計上している。

〔資料50〕

車検時徴収制度を導入した場合の負担のイメージ

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。

欧州各国の取得段階における課税の課税標準及び指標として用いられているもの(主なもの)

自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会報告書
(平成22年3月)を基に作成

未定稿

区分 国名	CO2 排出量	排気 量	車両 価格	馬力	その他	(VAT)
フランス	○			○		19.6%
ベルギー		○		○	車齢	21%
オランダ	○		○			19%
ルクセンブルク						15%
ドイツ						19%
オーストリア	燃費	○	○			20%
イタリア	○			○	重量	20%
マルタ	○		○		車両 全長	18%
スペイン	○		○			16%
ポルトガル	○	○				20%
スロベニア			○			20%
ギリシャ		○			排ガス 性能	19%
キプロス	○	○				15%

出所:ACEA資料

※網掛けは取得課税を採用していないことを表す。

区分 国名	CO2 排出量	排気 量	車両 価格	馬力	その他	(VAT)
イギリス						15%
アイルランド	○		○		定額	21.5%
スウェーデン						25%
フィンランド	○		○			22%
デンマーク	燃費		○			25%
エストニア						18%
リトアニア						19%
ラトビア		○			定額	21%
ポーランド		○	○			22%
ハンガリー		○			排ガス 性能	25%
チェコ					排ガス 性能	19%
スロバキア						19%
ブルガリア						20%
ルーマニア	○	○			排ガス 性能	19%

政権交代で地方財政はどうなるのか？

第9回

平成23年度改正に向けて
自動車関係税制抜本見直しの構想

関西学院大学

小西砂千夫

1 自動車税制の見直しの必要性

2009年の衆議院選挙における民主党のマニフェストでは、

○ガソリン税、軽油引取税、自動車重量税、自動車取得税の暫定税率は廃止して、2・5兆円の減税を実施する

○将来的には、ガソリン税、軽油引取税は「地球温暖化対策税（仮称）」として一本化、自動車重量税は自動車税と一本化、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

とされている。前者は、道路特定財源として必要性を失った暫定税率分を廃止して税率を引き下げる意味であり、後者では燃料課税を環境税制に衣替えし、車体課税は国税である自動車重量税と地方税である自動車税を一本化し、自動車取得税は消費税との二重課税との認識から廃止を打ち出している。しかしながら、実際の平成22年度税制改正では、折からの景気後退で大幅に税収が不足したこともあって、燃料課税と車体課税の暫定税率分は当分の間、据え置かれるとされた。

それを受けて、平成22年度税制改正大綱では、積み残された課題を整理した「11. 検討事項」の「国税・地方税共通」の箇所において、

「(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、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。これらを法律において規定することとします。」

すなわち、平成23年度末の自動車税におけるエコカー減税の期限までに、環境税制導入の必要性和国と地方の税源配分のあり方を勘案しながら、22年度改正で当分の間として据え置いた暫定税率分を含めた税率のあり方について方向性を明らかにして、環境への配慮と税制の簡素化、負担軽減を実現する方向で、燃料課税や車体課税の抜本的な改革を実現するとした。大綱のその部分は、

その後、国会で成立した所得税法等の一部を改正する法律附則にも、ほぼ同じ趣旨で書き込まれている。

また、本年の参議院選挙におけるマニフェストでは、車体課税に関して「自動車重量税・自動車取得税は簡素化とグリーン化の観点から、全体として負担を軽減します」とされ、与党として引き続き、自動車関係税制の見直しに取り組む姿勢を示している。

平成21年12月7日、平成22年度税制改正を協議していた政府税制調査会に、原口一博総務大臣(当時)は、自動車の保有課税を抜本的に改組し、平成23年度を目的にCO₂排出量と税額が連動する仕組みを導入するとして、環境自動車税(地方税)の創設をめざすとの趣旨の発言を行った。

民主党政策集INDEX2009には「自動車重量税および自動車税は、保有税(地方税)に一本化し、その税収を自動車から生じる社会的負担に広く対応する地方の一般財源とします」としている。欧州では17か国でCO₂を課税標準とする自動車税または自動車登録税が存在している。原口大臣の提案はそれらを踏まえ、国税である自動車重量税と地方税である自動車税を環境自動車

表1 自動車関係税制（車体課税）の現状

<p>取得段階の課税</p>	<p>自動車取得税 (都道府県税)</p>	<p>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。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。</p>
<p>保有段階の課税</p>	<p>自動車税 (都道府県税)</p>	<p>自動車税は、財産税的性格と道路損傷負担金的性格を併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（乗用車）や最大積載量（トラック）などが採用されており、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、都道府県の基幹税目である。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。</p>
	<p>軽自動車税 (市町村税)</p>	<p>軽自動車税は、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、市町村の法定普通税として創設されたものである。自動車税と同様、財産税的性格と道路損傷負担金的性格を併せ持つ税であり、保有に対する税として、毎年度定額課税されている。税収は、約1,800億円（平成22年度地財ベース）であり、四輪の軽自動車の保有台数の伸びを反映し、年々上昇傾向にある。特に軽自動車の保有は都市部に比べ地方部に多いことから、地方部の市町村の貴重な税源となっている。</p>
	<p>自動車重量税 (国税)</p>	<p>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されている。自動車の走行が多く社会的費用をもたらしていること、道路その他の社会資本の充実の要請が強いことを考慮して、広く自動車の使用者に対して自動車の重量に応じ負担を求めるため、昭和46年に創設されたもので、運用上、税収の約8割相当額が道路の整備等に充てられていた。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。</p>

出所)『自動車関係税制に関する研究会報告書』4～5ページの記述を引用して作表

税（地方税）に一本化することに踏み込んでいる。民主党マニフェストでは、燃料課税について将来的にガソリン税や軽油引取税が「地球温暖化対策税（仮称）」として一本化するとしているが、検討作業は具体化していない。それに対して、車体課税は環境自動車税（地方税）として、いち早く実現にむけて動き出した。

そうした背景のなか、総務大臣指示により平成22年3月に総務省に「自動車関係税制に関する研究会」（座長・神野直彦地方財政審議会会長）が設けられ、7回の研究会を経て、9月末に報告書がとりまとめられた。その成果は、今後の税制改正の検討に当たって活用されると見込まれる。厳しい財源状況にあつて財源探しに窮するなかで、環境税制の強化という大義に適う自動車税制の検討が進捗することが期待される。

表1は、自動車関係諸税の概要を示したものである。少なくとも保有段階で、国税である自動車重量税と地方税である自動車税（都道府県税）・軽自動車税（市町村税）の2つの税が課されるかたちになっている。自動車重量税は車検等に伴う自動車運行を可能にする権利創設税的な性格がある一方で、自動車税・軽自動車税は排気

量を課税標準とする財産税的な性格があるという違いが認められる。その一方で、自動車重量税は車両重量に応じた道路損傷負担金、自動車税・軽自動車税は排気量に応じた道路損傷負担金の性格があるとされ、その点では税の性格として共通するところも多い。なお、エコカー減税の実施によって、自動車重量税や自動車取得税の税収は、近年は相当程度圧縮されてきた。

2 研究会報告書がめざすもの

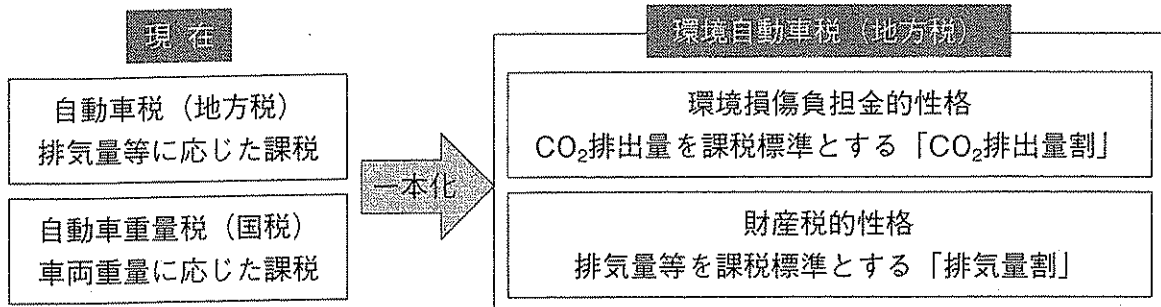
9月にまとめられた研究会報告のポイントは、図1にまとめられている。研究会では、比較的早い段階で、マニフェストで示されている自動車所得税は、消費税との間で二重課税であると見なすかが検討され、自動車取得税は消費税としてではなく、車体への財産課税であつて、所有権移転（取得）に着目する課税と整理するという見方に収束した。そこで、図1のポイントの2つ目の項目で示されているように、取得段階における自動車への課税では、「CO₂排出削減のための様々な地球温暖化対策の取組がなされる中、保有段階及び取得段

図1 自動車関係税制に関する研究会報告書のポイント

▶ 現行の自動車税、軽自動車税、自動車重量税及び自動車取得税について、個別の財産に対する課税である車体課税として、車体の保有に着目する課税及び車体の所有権移転(取得)に着目する課税に整理。

1 保有段階における自動車への課税

- ▶ CO₂排出削減に資する「環境自動車税」(地方税)を創設すべき。
 - 自動車税と自動車重量税を一本化し、「環境自動車税」を創設することにより、自動車関係税の簡素化を実現。
 - 「環境自動車税」は個別財産税であるとともに、「公平の原則」に合う環境損傷負担金的性格を有するものとして整理。
 - 「環境自動車税」は地方税とすべき。



- あらゆる政策を総動員する地球温暖化対策の取り組みの必要性、厳しい財政状況、自動車関係税全体の負担水準の国際比較等を踏まえ、「環境自動車税」は、少なくとも税収中立を前提として制度設計を行うべきであり、自動車重量税の上乗せ分も含めた規模で一本化すべき。
- 軽自動車税についても、上記の考え方を踏まえ整理。

2 取得段階における自動車への課税

▶ CO₂排出削減のための様々な地球温暖化対策の取組がなされる中、保有段階及び取得段階でバランスのとれた課税を行うべく、取得段階の課税としての自動車取得税は、少なくとも当面は維持すべき。

出所)『自動車関係税制に関する研究会報告書』関係

階でバランスのとれた課税を行うべく、取得段階の課税としての自動車取得税は、少なくとも当面は維持すべき」という結論になった。

図1のポイントの1つ目の項目では、現行の排気量等に応じた課税である自動車税(地方税)と車両重量に応じた課税である自動車重量税(国税)を一本化し、CO₂排出削減に資する環境自動車税(地方税)の創設を打ち出している。

従来の自動車税、軽自動車税、自動車重量税は個別の財産に対する課税であることから、環境自動車税についても個別財産課税と位置づけられると同時に、従来の道路損傷負担金的性格を、CO₂排出を基準とする環

環境損傷負担金に衣替えするとした。その結果、環境自動車税は、

・環境損傷負担金の性格として、CO₂排出量を課税標準とする「CO₂排出量割」

・財産的な性格として、排気量等を課税標準とする「排気量割」

の2つの課税標準を設けるとしている。

国税である自動車重量税と地方税である自動車税を一本化する事で簡素化すると同時に、環境自動車税を地方税とすることで国税から地方税に税源を移すとしている。また、税収の規模については、報告書では「あらゆる政策を総動員する地球温暖化対策の取り組みの必要性、厳しい財政状況、自動車関係税全体の負担水準の国際比較等を踏まえ、「環境自動車税」は、少なくとも税収中立を前提として制度設計を行うべきであり、自動車重量税の上乗せ分も含めた規模で一本化するべき」とした。

その内容は、税収中立を打ち出したことで、民主党のマニフェストで記された、自動車取得税を二重課税の観点で廃止することや自動車重量税等の暫定税率を廃止して負担軽減を図るとすることとは異なった結論となった。

そうせざるを得ない理由として、報告書では環境問題へ総力を挙げて取り組む必要性や、国・地方を通じた過去に類のない規模の財源難、自動車関係の税負担が燃料課税を含めてみた場合に必ずしも諸外国に比べて高くないことなどが挙げられている。

3 軽自動車税のあり方など残された課題

本報告書に対して、軽自動車税の税率を自動車税並みに一気に引き上げるのではないかという反応が一部でされている。確かに、車体への保有課税において、自動車排気量で軽自動車と自動車に区分する考え方は外国ではあまり例がない。また軽自動車の規格の関係で、自動車と比較すると排気量や車両の長さには差はあるものの、燃費や重量では小型自動車との差は顕著ではなく、車種によっては小型自動車を上回る軽自動車がある（燃費とCO₂排出量は連動する）。ところが、「税負担について言えば、四輪の軽自動車（乗用・自家用）にかかる軽自動車税の標準税率は一律7200円であるのに対し、例えば1000ccの小型自動車（乗用・自家用）にかかる

自動車税の標準税率は、2万9500円であり、4倍強の開きがある」と報告書は指摘している。CO₂排出量や財産税的性格に着目する環境自動車税では、軽自動車と自動車の税負担の格差に対する合理性の根拠が薄く、軽自動車を小型自動車と課税上、引き続き別の扱いにすることは難しい。

その反面で、直ちに軽自動車を小型自動車並みの税負担にして増税を図るべきであるという考え方を報告書は採っていない。「軽自動車に係る税負担水準の引上げについては、市町村の税源を確保することで、地域交通施策の充実につながり、地球環境への貢献に資することにもなる」との意見がある一方、軽自動車の保有は都市部よりも地方部に多いことから、地域の生活の足に対する税負担を急激に重くすべきではないとする意見もあつた。なお、仮に税率を引き上げる場合には、段階的に行うことも考えられる」として、軽自動車税が公共交通機関の整備が進んでいない地域で、生活の足として不可欠なものであることから、小型自動車並みの課税で税負担の急増がもたらす経済効果に配慮した書きぶりになっている。もっとも、軽自動車は、課税上の取扱いを決める規格が

あつてこそその存在であり、課税上、小型自動車との負担の格差は一定の経過期間を経てなくしていくことが必要であると思われる。その際、軽自動車税への負担増だけでなく、小型自動車の負担減を通じた調整の方向もあり得るところである。

図1では「軽自動車税についても、上記の考え方を踏まえ整理」とされており、自動車重量税と一本化して地方税とすることは明らかであるが、市町村税である軽自動車税と軽自動車への自動車重量税を一本化して、「環境軽自動車税」（市町村税）とするのか、この際、軽自動車分も環境自動車税（都道府県分）に統合して一本化するとともに、軽自動車税がなくなることによる減収分は都道府県から市町村への交付金等で対応するのか、2つの選択肢が考えられる。もっとも後者の場合には、検討すべき課題がいくつかある。市町村税である軽自動車税では、超過課税を行っている団体があり、都道府県税にしてしまうと、市町村が独自に標準税率を超える税率を設定することができなくなる。さらに、軽自動車税は排気量の小さな四輪自動車だけでなく、原付自転車や二輪も課税対象としており、排気量50cc以下の原付の場合、

軽自動車税は1000円であることから、計算上、徴税費を下回る。排気量の小さい四輪自動車だけを自動車税と一本化すると、残る課税対象だけで軽自動車税を徴収することは合理的でなくなる。

自動車税の場合には、滞納していると車検が受けられないことから、徴収漏れを車検時に防ぐことができるが、車検の適用がない軽自動車ではそれができないので、軽自動車税の課税漏れを防ぐことが自動車税に比べて難しいとされている。歴史的に、軽自動車税は、表1で示したように、「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、市町村の法定普通税として創設された」税である。それらを踏まえ、軽自動車税の扱については慎重な検討が必要である。

そのほか、自動車重量税は車検時に徴収しているので、自動車税と一本化する際に、車検時徴収するかどうかが研究会で検討された。徴収の便宜ではその方が有効であるが、報告書では引き続き検討することにとどめた。そ

うした理由としては、車検時に複数年分の自動車税一気に徴収する際の税痛感が大きいこと、自動車税は財産税であるので、複数年分を一度に徴収する際に、その年度の税収として帰属することの是非、廃車する場合の還付、所有権が次の車検時までには県外の所有者に移動する場合のクリアリングシステムの構築の必要などの課題があることであった。

また営業用自動車と自家用自動車の課税上の違い（いわゆる営自格差）を、CO₂排出基準に着目した課税とする場合に、継続するかどうか難しい課題である。乗用車であれば、営業用と自家用の用途の違いはある程度明確であるが、トラック・バスの場合には、車両の用途に大きな違いが見られないなど、営自格差を残すとしても、一定の理論構成が求められる。そこで報告書では「自動車の種類による税率格差や同一車種内の営自格差を存続させる場合でも、政策的配慮の対象となる自動車の地域の公共輸送機関としての社会的役割を再定義し、現行の対象範囲を限定するという見直しはあり得るものと考えられる」としている。

なお、環境自動車税では、CO₂排出量を基準として

課税することで環境損傷負担金的な性格を付与しているが、環境損傷は自動車排出するCO₂だけでなく、NO_x・PM（窒素酸化物・粒子状物質）によっても生じている。現行の自動車税等においても、そのような点に配慮した税率等になっている。その点で、報告書はNO_x・PMは主として大都市圏の地域的・限定的な課題であり、簡素化の観点から制度本体の課税標準に盛り込まないものの、「規制政策に加え税制面で対応が必要な場合には、政策税制により対応することが適当」としている。

エコカー減税の期限である平成23年度末が自動車関係税制の見直しの期限とされているが、制度改正に伴う影響の大きさを勘案すると、円滑な制度導入のためには、自治体への準備期間と国民への周知期間が必要となる。そこで、報告書では平成23年度税制改正として所要の法律改正を行って、一年程度を準備・周知のための期間とするとしている。税制改正作業に残された期間はあまり多くはないなかで、進捗を期待したい。