

# 抜本改革法、平成25年度与党税制改正大綱、民間投資活性化等のための税制改正大綱

## ○ 社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律(抄)

(税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策に関する措置)

### 第七条

一 消費課税については、消費税率（地方消費税率を含む。以下この号において同じ。）の引上げを踏まえて、次に定めるとおり検討すること。

カ 自動車取得税及び自動車重量税については、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化（環境への負荷の低減に資するための施策をいう。）の観点から、見直しを行う。

## ○ 平成25年度与党税制改正大綱（平成25年1月24日 自由民主党・公明党）（抄）

### 第一 平成25年度税制改正の基本的考え方

#### 2 社会保障・税一体改革の着実な実施

##### (3) 消費税引上げに伴う対応

##### ② 車体課税の見直し

自動車取得税及び自動車重量税については、税制抜本改革法第7条第1号カにおいて、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化を図る観点から、見直しを行うこととされている。

イ 自動車取得税については、安定的な財源を確保して、地方財政への影響に対する適切な補てん措置を講じることを前提に、地方団体の意見を踏まえながら、以下の方向で抜本的な改革を行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

(イ) 自動車取得税は、二段階で引き下げ、消費税10%の時点で廃止する。消費税8%の段階では、エコカー減税の拡充などグリーン化を強化する。必要な財源は別途措置する。

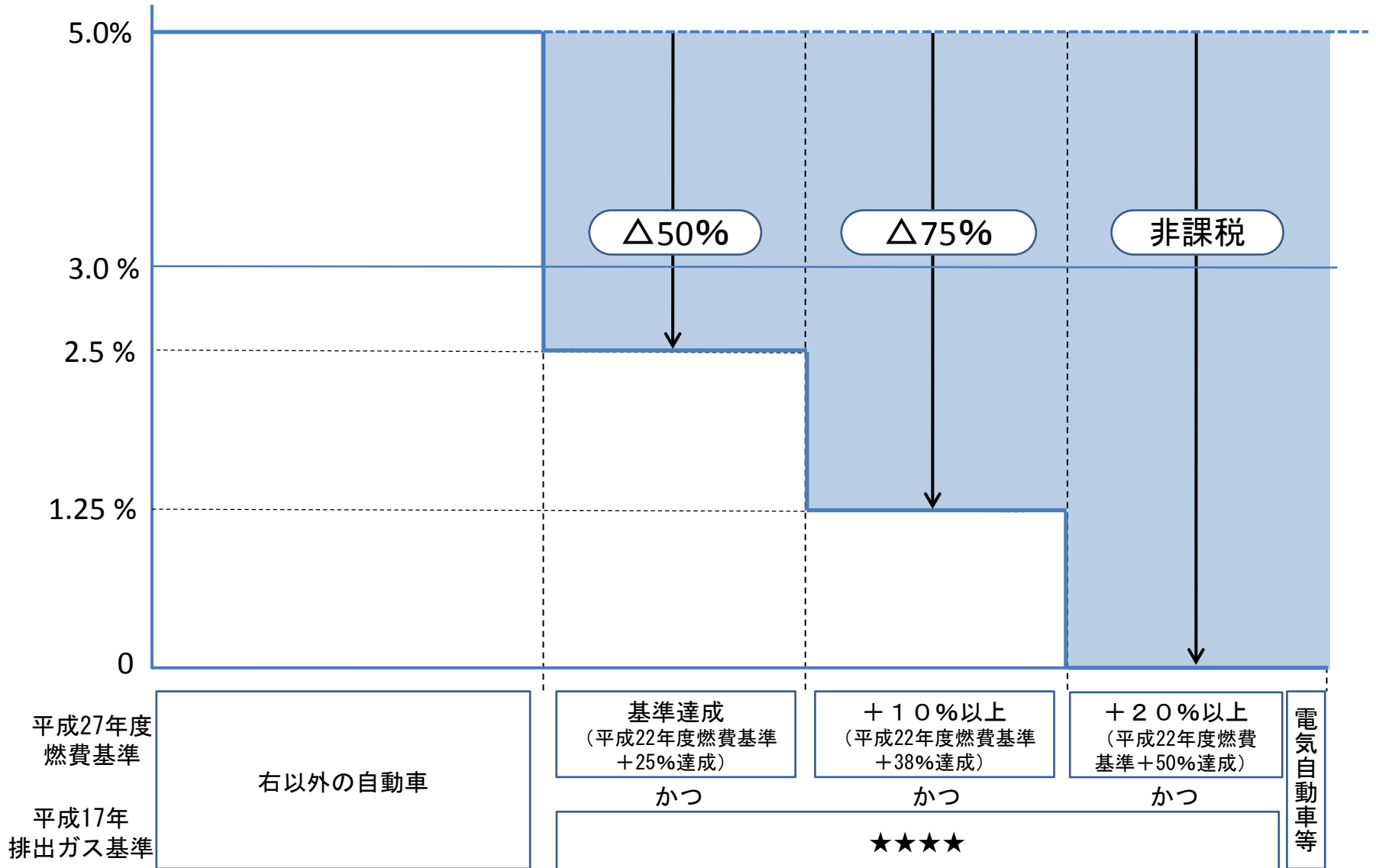
(ロ) 消費税10%段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、地域の自主性、自立性を高めつつ、環境性能等に応じた課税を実施することとし、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない。

## ○ 民間投資活性化等のための税制改正大綱（平成25年10月1日 自由民主党・公明党）（抄）

### 第一 基本的考え方

自動車取得税及び自動車重量税については、経済情勢に配慮する観点から、消費税率引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の緩和も視野に入れ、税制抜本改革法第7条第1号カに基づき、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な税源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化を図る観点から、見直しを行う。

# 自動車取得税におけ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))



# 地方財政審議会検討会報告書の考え方

- 報告書は、下記の多様な選択肢の組合せを提案。
- 単年度の収支の均衡だけでなく、中長期での収支の均衡も視野。

## <減収>

[自動車取得税の廃止]

H23決算額【エコカー減税導入後】  
約▲2,000億円  
(うち軽自動車約▲300億円)

H19決算額【エコカー減税導入前】  
約▲4,000億円

## <報告書における提案>

### I 消費税10%段階の対応

[自動車税における環境性能等に応じた課税]

※自動車取得税が担っていたグリーン化機能の維持・強化

- 課税のタイミング
  - ・ 初年度のみ～登録期間全体
- 税額計算の方法
  - ・ 燃費値のみを用いる方法
  - ・ 取得価額(基礎控除あり)の導入

[その他]

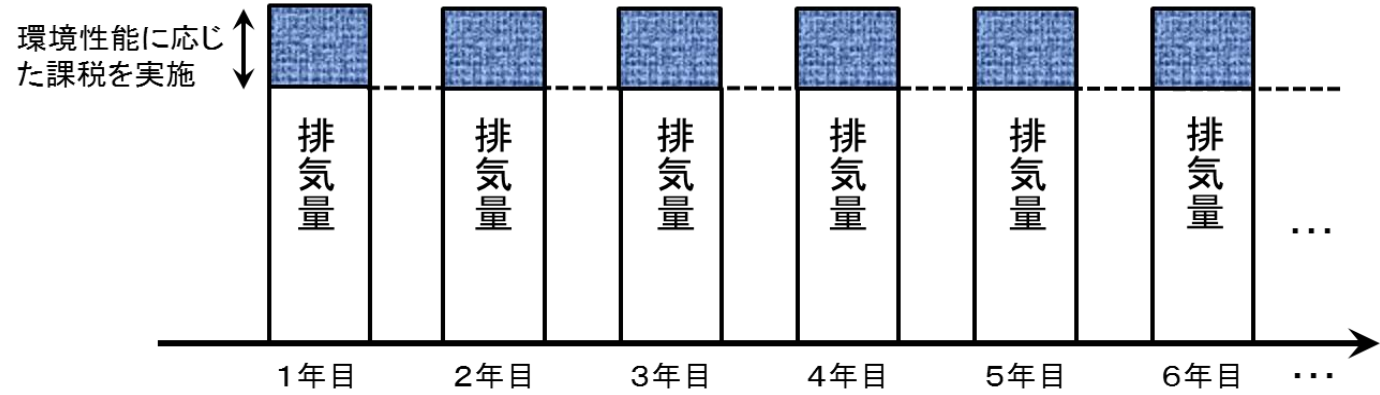
- 営自格差の適正化
- 環境性能に応じた重課・軽課の見直し
- 軽自動車税(四輪・原付等)の負担水準の適正化

### II 消費税8%段階の対応

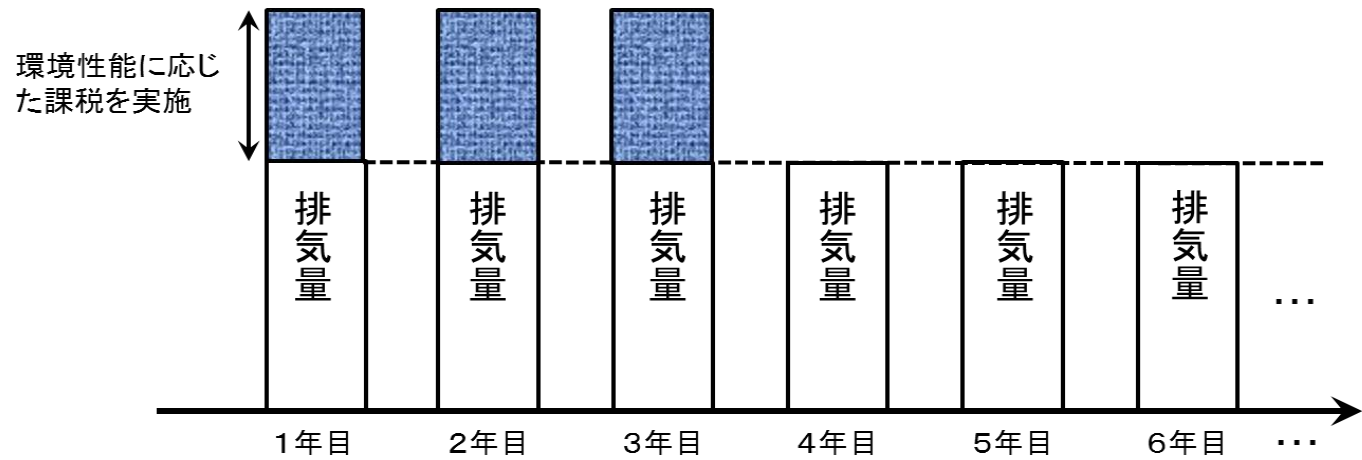
一定の燃費基準を満たしている自動車に対する基礎控除の導入 等

# 課税のタイミングのイメージ

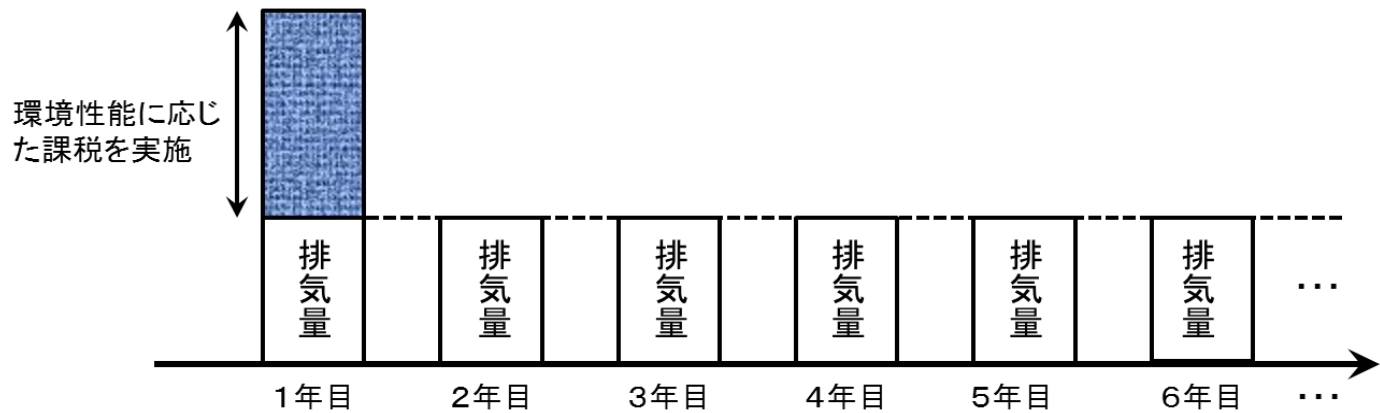
<案A>  
自動車登録期間全体



<案B>  
購入時から最初の継続検査までの3  
年度間



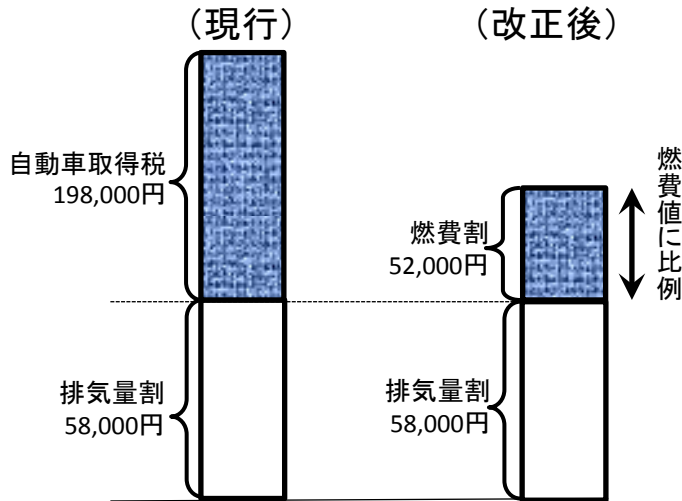
<案C>  
購入時



# 税額計算の方法のイメージ

## <案1> 燃費値比例方式

→基準燃費値と当該自動車の燃費値の差に比例して課税



[税額計算式]

$$\text{税額} = (\text{基準燃費値} - \text{当該車の燃費値}) \times \text{税率(一定額)}$$

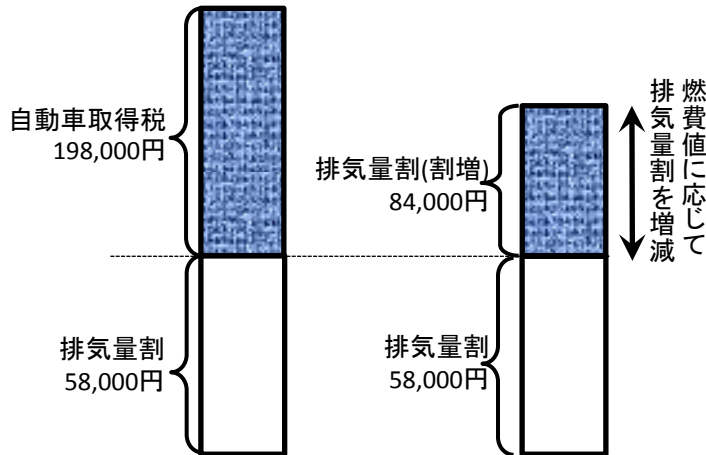
[例]

基準燃費値: 30km/ℓ、当該車の燃費値: 9.3km/ℓ、税率: 2,500円

$$\rightarrow \text{税額} = (30 - 9.3) \times 2,500 \div 52,000 \text{円}$$

## <案2> 排気量割 燃費補正方式

→現在の排気量に応じた税額を燃費値に応じて増減



[税額計算式]

$$\text{税額} = \text{税率(一定額)} \times \{ (\text{基準燃費値} - \text{当該車の燃費値}) \times \text{税率(割増率)} \}$$

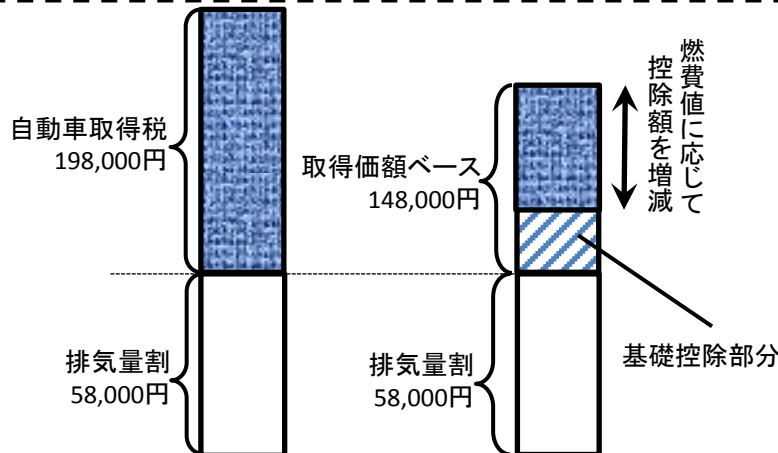
[例]

税率: 58,000円、基準燃費値: 30km/ℓ、  
当該車の燃費値: 9.3km/ℓ、税率(割増率): 7%

$$\rightarrow \text{税額} = 58,000 \times (30 - 9.3) \times 7\% \div 84,000 \text{円}$$

## <案3> 取得価額ベース 燃費控除額方式

→取得価額(一定の基礎控除を導入)をベースにさらに燃費控除額を控除して税額を計算



[税額計算式(方式3①)の場合]

$$\text{税額} = [(\text{取得価額} - \text{基礎控除額}) - \{\text{燃費控除額} \times (\text{燃費値} - \text{基準燃費値})\}] \times \text{税率}$$

[例]

取得価額: 395.2万円、基礎控除額: 100万円、燃費控除額: 10万円、  
燃費値: 9.3km/ℓ、基準燃費値: 10km/ℓ、税率: 5%

$$\rightarrow \text{税額} = [(395.2 - 100) - \{10 \times (9.3 - 10)\}] \times 5\% \div 148,000 \text{円}$$

※方式3②は、燃費控除額による調整ではなく、税率を燃費値に応じて補正する方式。

# 消費税10%段階の各案における個車ごとの税負担額の試算イメージ

車名	車両価格	燃費値	平成27年度燃費基準値	エコカー減税の区分	自動車取得税額【現行】		自動車税額【環境性能に応じた部分】			
					エコカー減税前	エコカー減税後	案1 燃費値比例方式	案2 排気量割燃費補正方式	案3 方式① 取得価額ベース 燃費控除額方式	案3 方式② 取得価額ベース 税率補正方式
A	1,362万円	9.3km/l	9.4km/l	非対象	61.3万円	61.3万円	5.2万円	12.8万円	56.3万円	56.3万円
B	750万円	12.4km/l	13.2km/l	非対象	33.8万円	33.8万円	4.4万円	7.2万円	27.6万円	21.9万円
C	439万円	9.3km/l	9.8km/l	非対象	19.8万円	19.8万円	5.2万円	8.4万円	14.8万円	14.8万円
D	387万円	10.5km/l	9.8km/l	50%軽減	17.4万円	8.7万円	4.9万円	6.1万円	12.2万円	11.8万円
E	276万円	11.9km/l	14.4km/l	非対象	12.4万円	12.4万円	4.5万円	5.0万円	6.5万円	6.0万円
F (HV車)	272万円	31.5km/l	16.5km/l	非課税	12.3万円	0万円	0万円	0万円	0万円	0万円
G	162万円	20.8km/l	19.6km/l	50%軽減	7.3万円	3.7万円	2.3万円	2.2万円	0万円	0万円
H	124万円	19.6km/l	20.5km/l	非対象	5.6万円	5.6万円	2.6万円	2.5万円	0万円	0万円
I (軽自動車)	141万円	22.9km/l	20.7km/l	75%軽減	3.8万円	1.0万円	1.8万円	0.4万円	0万円	0万円
J (軽自動車)	122万円	20.8km/l	20.9km/l	非対象	3.3万円	3.3万円	2.3万円	0.5万円	0万円	0万円

※自動車メーカーHP等を参考に作成。

※「車両価格」「燃費値」「平成27年度燃費基準値」については、車名ごとに各型式の中間値を採用しており、実際の値と異なる場合がある。

※案3においては、基礎控除額を100万円として試算している。

## 負担水準の適正化①（営自格差の見直し）

### ○ 自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書

自動車税における営業用自動車と自家用自動車の関係（営自格差）については、営業用自動車を運行している民間路線バス等の公共交通機関の果たしている役割を一定程度考慮に入れる必要があるが、財産税としての性格や、道路損傷負担金的性格も踏まえる必要がある。また、自動車税の環境損傷負担金的性格が強まりつつあることも考慮すると、現在の約3倍の格差は合理性を欠いていると考えられる。そのため、営業用自動車の税率を引き上げて、自家用車との税率格差を是正することを検討すべきである。

### ○ 営自格差の例

区 分	営業用	自家用	格 差
乗用車（総排気量1,500cc超2,000cc以下）	9,500円	39,500円	約4.2倍
乗用車（総排気量2,500cc超3,000cc以下）	15,700円	51,000円	約3.2倍
トラック（最大積載量4t超5t以下）	18,500円	25,500円	約1.4倍
軽自動車（四輪、乗用）	5,500円	7,200円	約1.3倍

※乗用車における営業用自動車は約24万台、自家用自動車は約3,693万台（平成23年度課税状況調）。

### ○ 営業用自動車税収額

437億円（平成23年度決算額。乗用車、トラック、バス及び軽自動車の計）

## 負担水準の適正化②（グリーン化特例の見直し）

### ○ 自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書

グッド減税・バッド増税の考え方に立って、環境性能の低い自動車に対する自動車税の重課強化を検討すべきである。また、新たに、自動車税において、環境性能等に応じた課税を実施することを踏まえ、自動車税のグリーン化特例による軽課は廃止することを検討すべきである。

### ○ グリーン化特例の概要（平成13年度創設）

#### 【軽課】

#### 現行の制度概要

対象車	内容
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車（ポスト新長期規制からNOx10%低減）	税率を概ね50%軽減 （新車新規登録の 翌年度1年間）
H17年排出ガス基準75%低減かつH27年度燃費基準+20%達成（H22年度燃費基準+50%達成）	
H17年排出ガス基準75%低減かつH27年度燃費基準+10%達成（H22年度燃費基準+38%達成）	
H17年排出ガス基準75%低減かつH27年度燃費基準達成（H22年度燃費基準+25%達成）	税率を概ね25%軽減 （新車新規登録の 翌年度1年間）

平成23年度の軽課による減収額

▲311億円（171万台）

#### 【重課】

#### 現行の制度概要

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）	

※ 重課の対象車については、電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車、一般乗合用バス及び被けん引車は除外。

平成23年度の重課（10%）による増収額

+237億円（690万台）

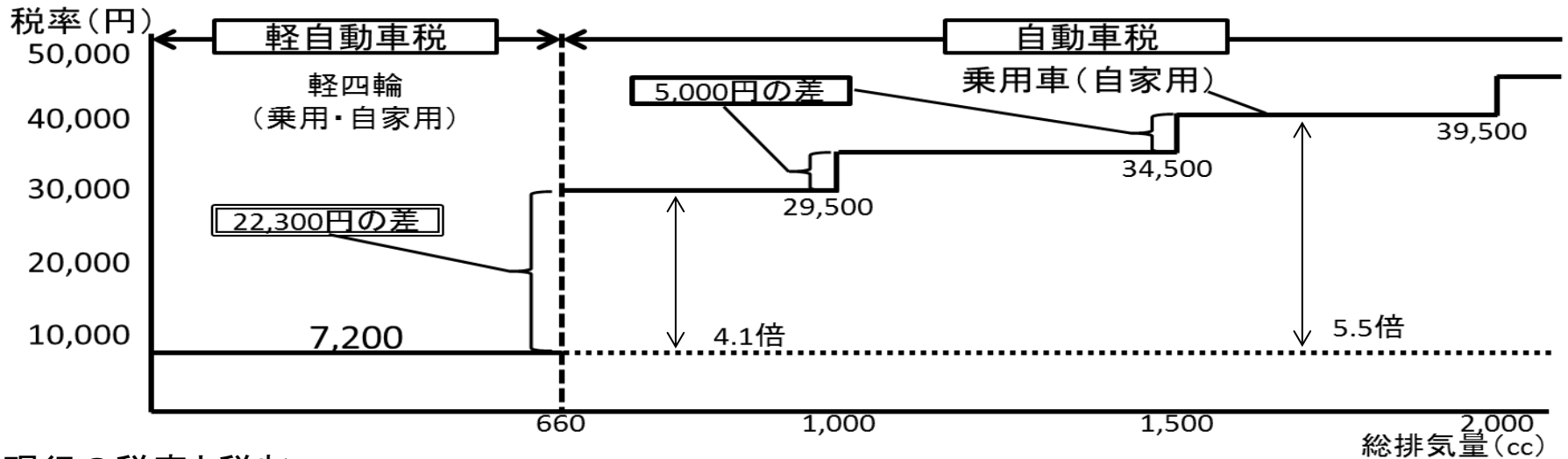


# 負担水準の適正化③（軽自動車税（四輪）の見直し）

## ○自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書

1,500cc超2,000cc以下の自動車税が39,500円、1,000cc超1,500cc以下の自動車税が34,500円、1,000cc以下の自動車税が29,500円と5,000円刻みであるのに対し、軽自動車税（660cc、自家用乗用）の税率が7,200円と1,000cc以下の自動車税と2万円以上の格差があるのは、軽自動車の特殊性を考慮したとしても、バランスを欠いていると考えられること。

## ○軽自動車税と自動車税の標準税率



## ○現行の税率と税収

区分	標準税率	税収
乗用 自家用	7,200円 (600円/月)	1,589億円
乗用 営業用	5,500円 (460円/月)	
貨物用 自家用	4,000円 (340円/月)	
貨物用 営業用	3,000円 (250円/月)	

※「税収」は、平成23年度市町村税課税状況等の調による。

## 負担水準の適正化④（軽自動車税（原付等）の見直し）

### ○自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書

原動機付自転車に対する課税については、…道路を走行し、かつ道路交通管理の観点からもナンバープレートの付与が求められていること、一定のCO<sub>2</sub>を排出すること等を踏まえれば、今後とも、一定の課税を継続すべきである。その際、…軽自動車に係る課税の適正化と併せて、他の車種における税負担水準の見直しとも均衡を図りつつ、徴税コストと行政サービスの受益に見合った税率水準への適正化を図るべきである。

### ○税率と税収等

区 分	標準税率	課税台数	税 収
原動機付自転車			232億円
～ 50cc以下	1,000円	711万台	
50cc超 ～ 90cc以下	1,200円	56万台	
90cc超 ～ 125cc以下	1,600円	96万台	
ミニカー	2,500円	8万台	
軽二輪（125cc超 ～ 250cc以下）	2,400円	150万台	
小型二輪（250cc超）	4,000円	144万台	
軽三輪	3,100円	0.1万台	
その他	条例で定める	210万台	

※平成23年度市町村税課税状況等の調による。

## 消費税 8 % 段階の自動車取得税における対応

### ○ 自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書

関連業界からは、消費税が 8 % に引き上げられる段階において、自動車取得税の税率を 3 % 引き下げることが要望されているが、単純な税率引下げは、現在、エコカー減税が適用されていない環境性能に劣る自動車の取得時の負担を、一律に引き下げる効果を持つものであり、環境インセンティブの面から問題がある。また、税率の引下げは、その効果が高額自動車ほど大きいことにも留意すべきである。

日常生活で重要な役割を果たしている自動車については、消費税 8 % 段階では、現在の免税点に加えて、一定の燃費基準等を満たしている自動車への基礎控除の導入等によるエコカー減税の拡充を行えば、駆け込み需要と反動減の緩和につながるものと考えられる。

### ○ 消費税 8 % 段階の対応

(参考)

現行の自動車取得税収 約 2,000 億円

- ・ 税率の一律 3 % (消費税引上げ相当分) の引下げの場合

→ グリーン化機能の減少

減収額 ▲ 約 1,200 億円

- ・ 基礎控除を導入する場合

→ グリーン化機能を維持しつつ、低価格車に配慮

減収額 { 60万円控除 ▲ 約 500 億円  
80万円控除 ▲ 約 700 億円  
100万円控除 ▲ 約 900 億円

※ エコカー減税及び免税点 (50万円) について、現行制度を前提として試算。

# 消費税 8%段階における個車ごとの税負担額の試算イメージ

車名	車両価格	燃費値	平成27年度燃費基準値	エコカー減税の区分	自動車取得税額【現行】		基礎控除の導入			税率の一律3%引下げ
					エコカー減税前	エコカー減税後	60万円控除	80万円控除	100万円控除	登録車 5%→2% 営業用・軽自動車 3%→0%
a	1,362万円	9.3km/l	9.4km/l	非対象	61.3万円	61.3万円	58.3万円	57.3万円	56.3万円	24.5万円
b	750万円	12.4km/l	13.2km/l	非対象	33.8万円	33.8万円	30.8万円	29.8万円	28.8万円	13.5万円
c	387万円	10.5km/l	9.8km/l	50%軽減	17.4万円	8.7万円	7.2万円	6.7万円	6.2万円	3.5万円
d	276万円	11.9km/l	14.4km/l	非対象	12.4万円	12.4万円	9.4万円	8.4万円	7.4万円	5.0万円
e (HV車)	272万円	31.5km/l	16.5km/l	非課税	12.3万円	0万円	0万円	0万円	0万円	0万円
f	171万円	15.1km/l	17.2km/l	非対象	7.7万円	7.7万円	4.7万円	3.7万円	2.7万円	3.1万円
g	163万円	18.6km/l	18.7km/l	非対象	7.4万円	7.4万円	4.4万円	3.4万円	0万円	2.9万円
h	141万円	20.3km/l	20.7km/l	非対象	6.3万円	6.3万円	3.3万円	0万円	0万円	2.5万円
i	124万円	19.6km/l	20.5km/l	非対象	5.6万円	5.6万円	2.6万円	0万円	0万円	2.2万円
j (軽自動車)	141万円	22.9km/l	20.7km/l	75%軽減	3.8万円	1.0万円	0.5万円	0万円	0万円	0万円

※自動車メーカーHP等を参考に作成。

※「車両価格」「燃費値」「平成27年度燃費基準値」については、車名ごとに各型式の中間値を採用しており、実際の値と異なる場合がある。

※現行エコカー減税を適用した場合の税額である。また、「税率の一律3%引下げ」欄においては、基礎控除は適用していない。

# 抜本改革法、平成25年度与党税制改正大綱、民間投資活性化等のための税制改正大綱

## ○ 社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律(抄)

(税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策に関する措置)

### 第七条

一 消費課税については、消費税率（地方消費税率を含む。以下この号において同じ。）の引上げを踏まえて、次に定めるとおり検討すること。

カ 自動車取得税及び自動車重量税については、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化（環境への負荷の低減に資するための施策をいう。）の観点から、見直しを行う。

## ○ 平成25年度与党税制改正大綱（平成25年1月24日 自由民主党・公明党）（抄）

### 第一 平成25年度税制改正の基本的考え方

#### 2 社会保障・税一体改革の着実な実施

##### (3) 消費税引上げに伴う対応

##### ② 車体課税の見直し

自動車取得税及び自動車重量税については、税制抜本改革法第7条第1号カにおいて、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化を図る観点から、見直しを行うこととされている。

イ 自動車取得税については、安定的な財源を確保して、地方財政への影響に対する適切な補てん措置を講じることを前提に、地方団体の意見を踏まえながら、以下の方向で抜本的な改革を行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

(イ) 自動車取得税は、二段階で引き下げ、消費税10%の時点で廃止する。消費税8%の段階では、エコカー減税の拡充などグリーン化を強化する。必要な財源は別途措置する。

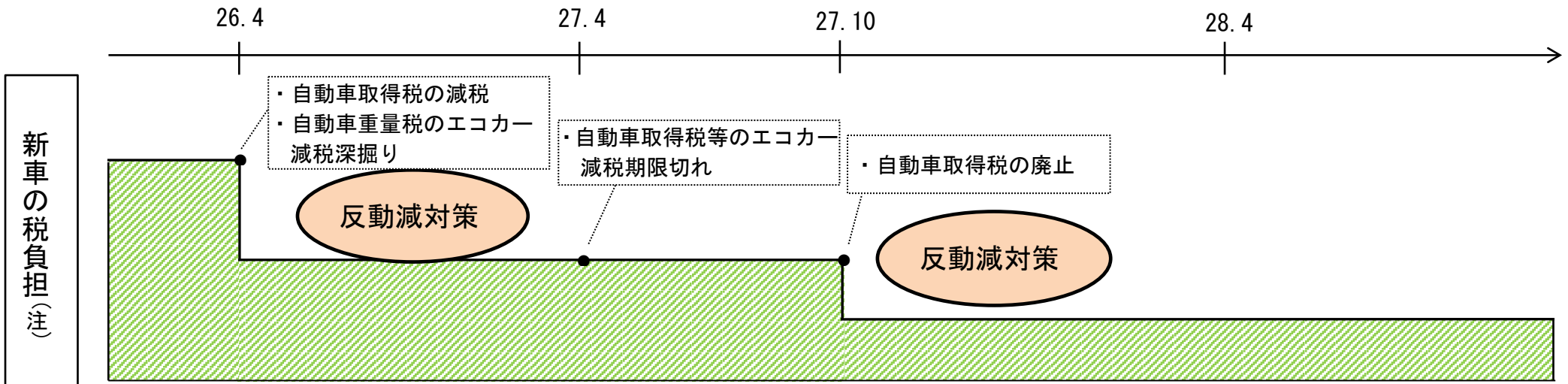
(ロ) 消費税10%段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、地域の自主性、自立性を高めつつ、環境性能等に応じた課税を実施することとし、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない。

## ○ 民間投資活性化等のための税制改正大綱（平成25年10月1日 自由民主党・公明党）（抄）

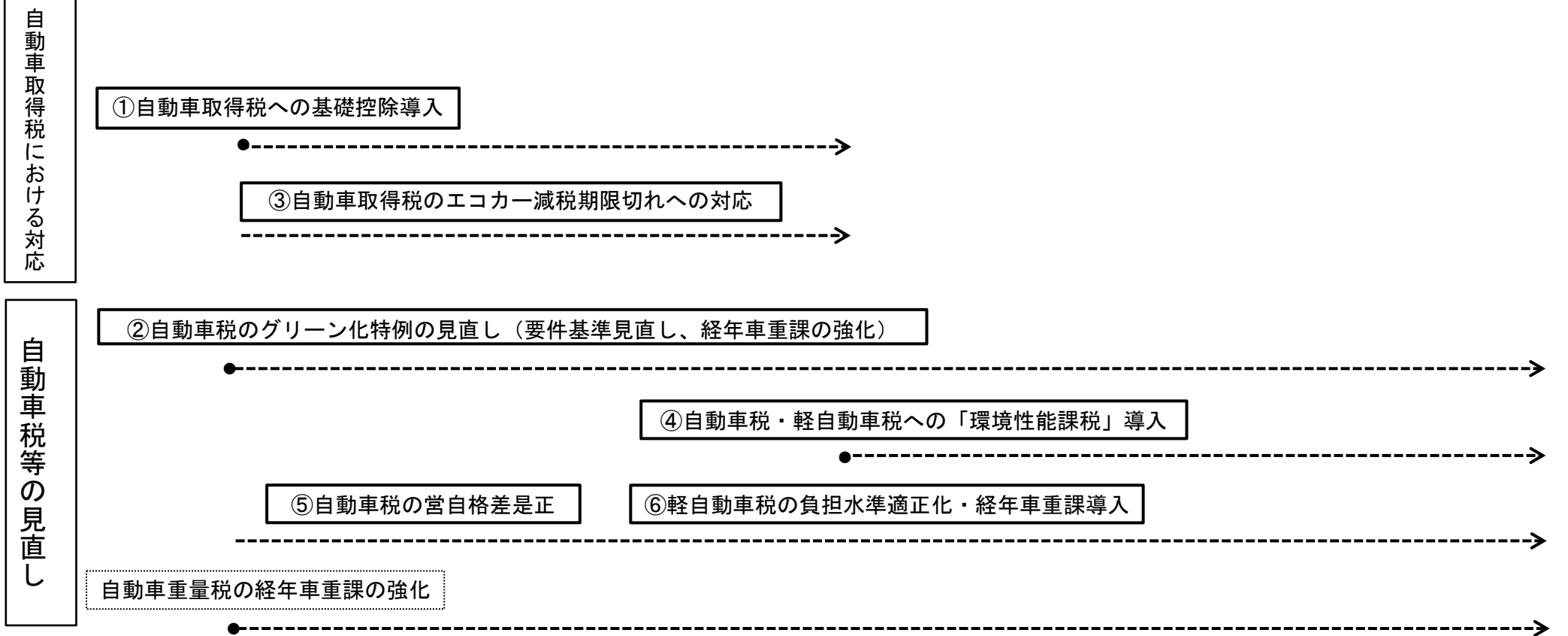
### 第一 基本的考え方

自動車取得税及び自動車重量税については、経済情勢に配慮する観点から、消費税率引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の緩和も視野に入れ、税制抜本改革法第7条第1号カに基づき、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な税源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化を図る観点から、見直しを行う。

# 車体課税の見直し（イメージ）



(注) 自動車取得税・自動車重量税の初回車検分



## 車体課税検討のポイント

1. 中長期的に地方の財政に影響を及ぼさないものであること
2. 税制によるグリーン化機能を維持・強化するものであること
3. 適切な負担水準であること
4. 車体課税における各制度間の均衡がとれたものであること
  - (1) 自動車税における新しい環境性能課税と現行のグリーン化特例の整合
  - (2) 自動車税における営業用自動車と自家用自動車の格差是正
  - (3) グリーン化特例を含めた、自動車税と軽自動車税との間の均衡
5. 消費税の税率引上げに伴う駆け込み需要・反動減対策及び移行の円滑化
  - (1) 消費税8%時の自動車取得税及び自動車税・軽自動車税の在り方
  - (2) 平成26年3月までとなっている自動車税のグリーン化特例の平成26年4月から平成27年10月までの在り方
  - (3) 平成27年3月までとなっている自動車取得税のエコカー減税の在り方

## ①消費税8%段階の自動車取得税における対応

- 税率の一律3%（消費税引上げ相当分）の引下げの場合  
→グリーン化機能の減少

（参考）

現行の自動車取得税収 約2,000億円

減収額 ▲約1,200億円

- 基礎控除を導入する場合  
→グリーン化機能を維持しつつ、低価格車に配慮

減収額 { 60万円控除の場合 ▲約500億円  
80万円控除の場合 ▲約700億円  
100万円控除の場合 ▲約900億円

※ エコカー減税及び免税点（50万円）について、現行制度を前提として試算。

### 自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書

関連業界からは、消費税が8%に引き上げられる段階において、自動車取得税の税率を3%引き下げることが要望されているが、単純な税率引下げは、現在、エコカー減税が適用されていない環境性能に劣る自動車の取得時の負担を、一律に引き下げる効果を持つものであり、環境インセンティブの面から問題がある。また、税率の引下げは、その効果が高額自動車ほど大きいことにも留意すべきである。

日常生活で重要な役割を果たしている自動車については、消費税8%段階では、現在の免税点に加えて、一定の燃費基準等を満たしている自動車への基礎控除の導入等によるエコカー減税の拡充を行えば、駆け込み需要と反動減の緩和につながるものと考えられる。



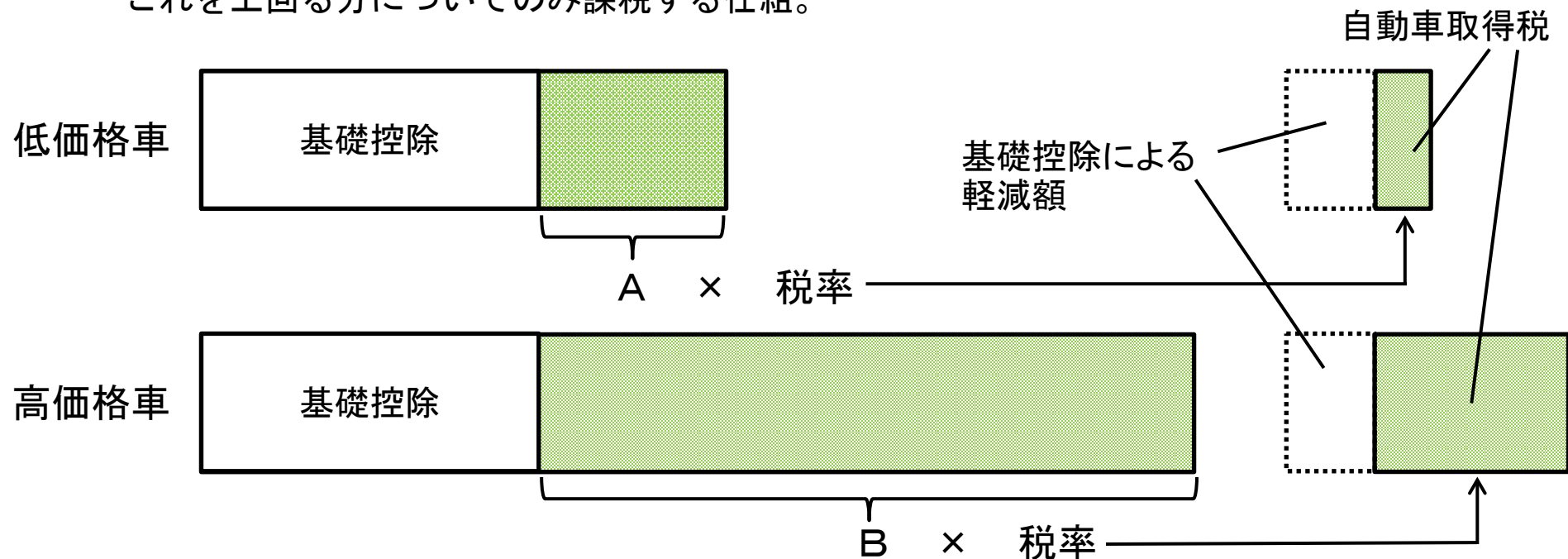
# 基礎控除とは

現行：取得価額 × 税率

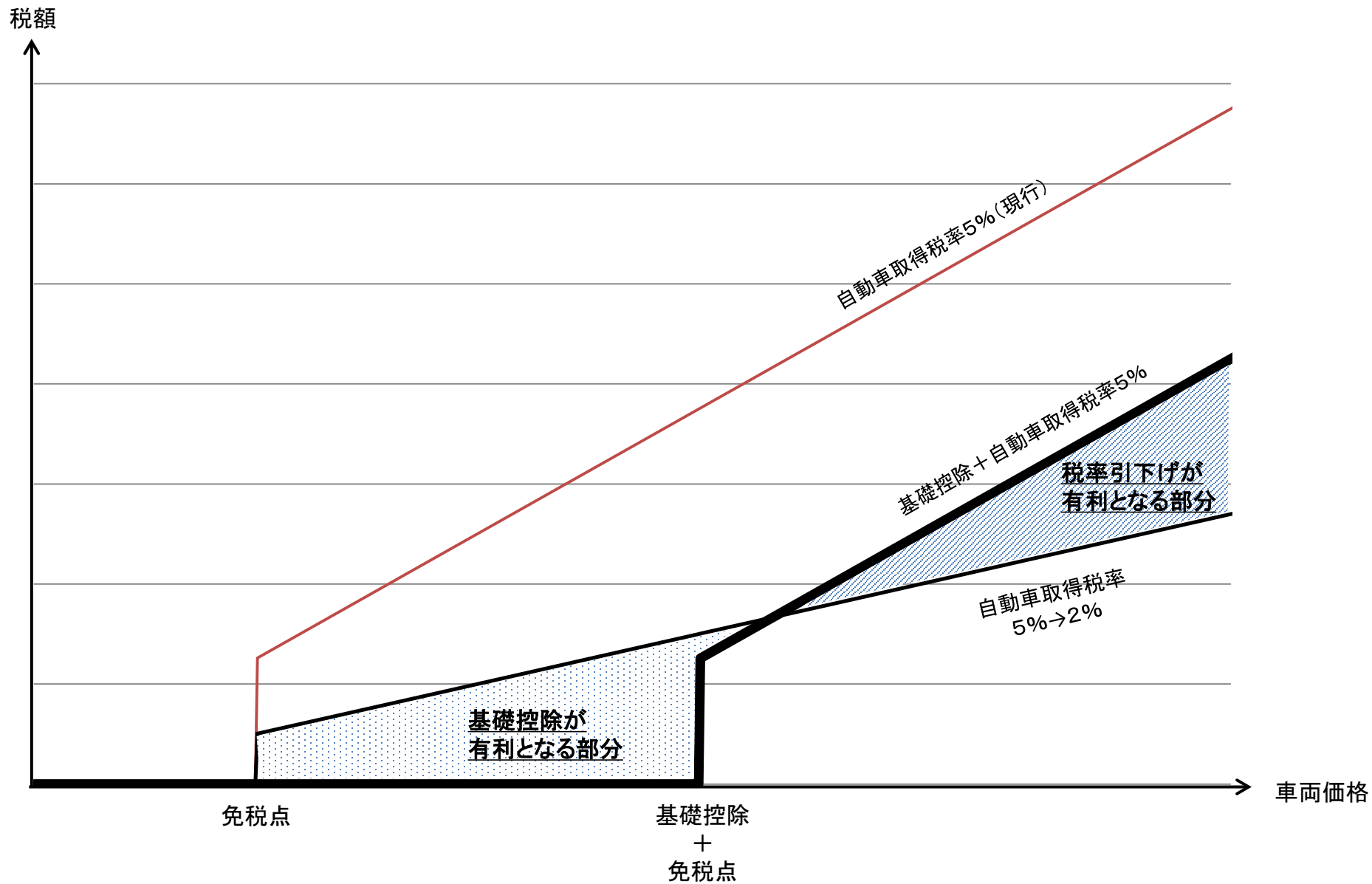
⇒ (取得価額 - 基礎控除) × 税率

[ 基礎控除導入の考え方 ]

自動車が住民生活の足となっていることを踏まえ、必要不可欠な部分を非課税とし、これを上回る分についてのみ課税する仕組み。



# 税率一律3%引下げと基礎控除導入の比較（イメージ）



# 消費税 8%段階における個車ごとの税負担額の試算イメージ

車名	車両価格	燃費値	平成27年度燃費基準値	エコカー減税の区分	自動車取得税額【現行】		基礎控除の導入			税率の一律3%引下げ
					エコカー減税前	エコカー減税後	60万円控除	80万円控除	100万円控除	登録車 5%→2% 営業用・軽自動車 3%→0%
a	1,362万円	9.3km/l	9.4km/l	非対象	61.3万円	61.3万円	58.3万円	57.3万円	56.3万円	24.5万円
b	750万円	12.4km/l	13.2km/l	非対象	33.8万円	33.8万円	30.8万円	29.8万円	28.8万円	13.5万円
c	387万円	10.5km/l	9.8km/l	50%軽減	17.4万円	8.7万円	7.2万円	6.7万円	6.2万円	3.5万円
d	276万円	11.9km/l	14.4km/l	非対象	12.4万円	12.4万円	9.4万円	8.4万円	7.4万円	5.0万円
e (HV車)	272万円	31.5km/l	16.5km/l	非課税	12.3万円	0万円	0万円	0万円	0万円	0万円
f	171万円	15.1km/l	17.2km/l	非対象	7.7万円	7.7万円	4.7万円	3.7万円	2.7万円	3.1万円
g	163万円	18.6km/l	18.7km/l	非対象	7.4万円	7.4万円	4.4万円	3.4万円	0万円	2.9万円
h	141万円	20.3km/l	20.7km/l	非対象	6.3万円	6.3万円	3.3万円	0万円	0万円	2.5万円
i	124万円	19.6km/l	20.5km/l	非対象	5.6万円	5.6万円	2.6万円	0万円	0万円	2.2万円
j (軽自動車)	141万円	22.9km/l	20.7km/l	75%軽減	3.8万円	1.0万円	0.5万円	0万円	0万円	0万円

※自動車メーカーHP等を参考に作成。

※「車両価格」「燃費値」「平成27年度燃費基準値」については、車名ごとに各型式の中間値を採用しており、実際の値と異なる場合がある。

※現行エコカー減税を適用した場合の税額である。また、「税率の一律3%引下げ」欄においては、基礎控除は適用していない。

## ②自動車税におけるグリーン化特例

適用期限  
平成26年3月31日

### □軽課

対 象 車	内 容
電気自動車等	税率を概ね50%軽減 (新車新規登録の翌年度1年間) (税率(例) 1,500cc~2,000cc : 39,500円 2,000cc~2,500cc : 45,000円)
H27年度燃費基準+20%達成 (※H22年度燃費基準+50%達成)	
H27年度燃費基準+10%達成 (※H22年度燃費基準+38%達成)	
H27年度燃費基準達成 (※H22年度燃費基準+25%達成)	

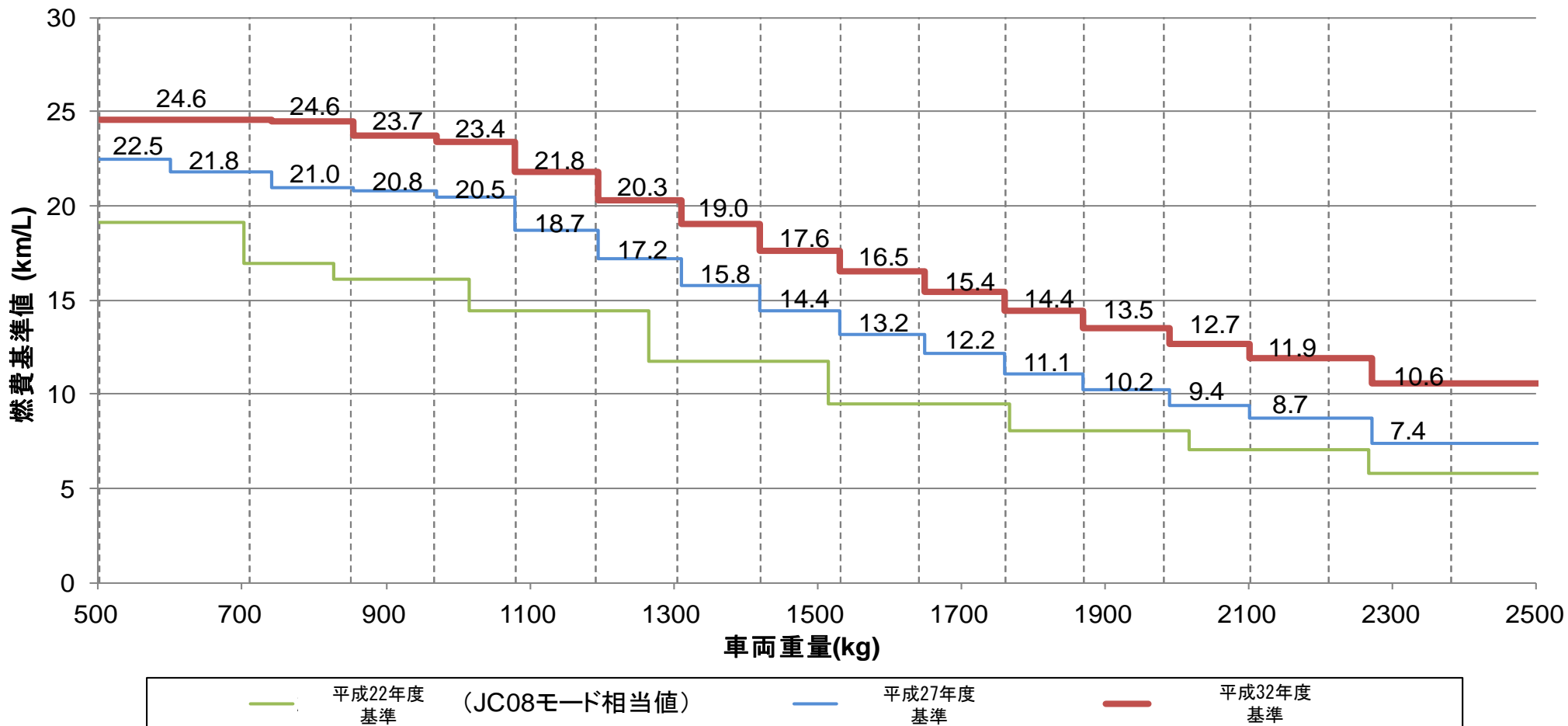
### □重課

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)	

注：重課の対象車に関し、電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車、一般乗合用バス及び被けん引車は除外。

# 乗用車燃費基準

平成27年度燃費基準：平成27年度までに達成することが求められている基準



## グリーン化特例の見直しの方針

○ グリーン化特例については、環境性能課税の導入後は、それを補完する趣旨を明確にして対象の重点化等を図ることとし、次のような措置を講じることとしてはどうか。

- ① 平成26年度以降のグリーン化特例については、自動車取得税廃止に対応した環境性能課税実施までの措置として、1年半の特例として延長
  - ・ その際、平成27年度燃費基準への切り替えも踏まえ対象を重点化する一方、平成32年度燃費基準を一定程度上回る等の特に環境性能に優れた自動車への軽課の拡充を検討
  - ・ 一方、平成26年度においても登録車の経年車重課の強化を検討
- ② 環境性能課税導入後のグリーン化特例については、環境性能課税を補完する趣旨を明確化し、次のような措置を検討
  - ・ 軽課対象を、環境性能課税の非課税車に限定し、重点化
  - ・ 経年重課を強化し、軽自動車にも経年重課を導入
  - ・ 基礎控除額及び免税点により環境性能課税が非課税となる平成27年度燃費基準達成車に、2～3年目に均等割的課税を実施

# グリーン化特例の見直しイメージ

〔現 行〕

〔H26.4～H27.9〕

〔H27.10～〕

【軽課】

内 容	対 象 車
税率を概ね 50%軽減	電気自動車等
	H27年度燃費基準+20%達成
	H27年度燃費基準+10%達成
税率を概ね 25%軽減	H27年度燃費基準達成

基準切替えと重点化

H32年度燃費基準達成+ $\alpha$ の自動車は 軽課の拡充を検討
上記以外は？%軽減
廃止又は縮小
廃止

環境性能課税と整合化

○ 環境性能課税の非課税 車に限定した上で、H32 年度燃費基準+ $\alpha$ の超過 割合に応じ、軽減
--

※ クリーンディーゼル車及び燃費・排ガス基準値を取得したPHP輸入車を対象化

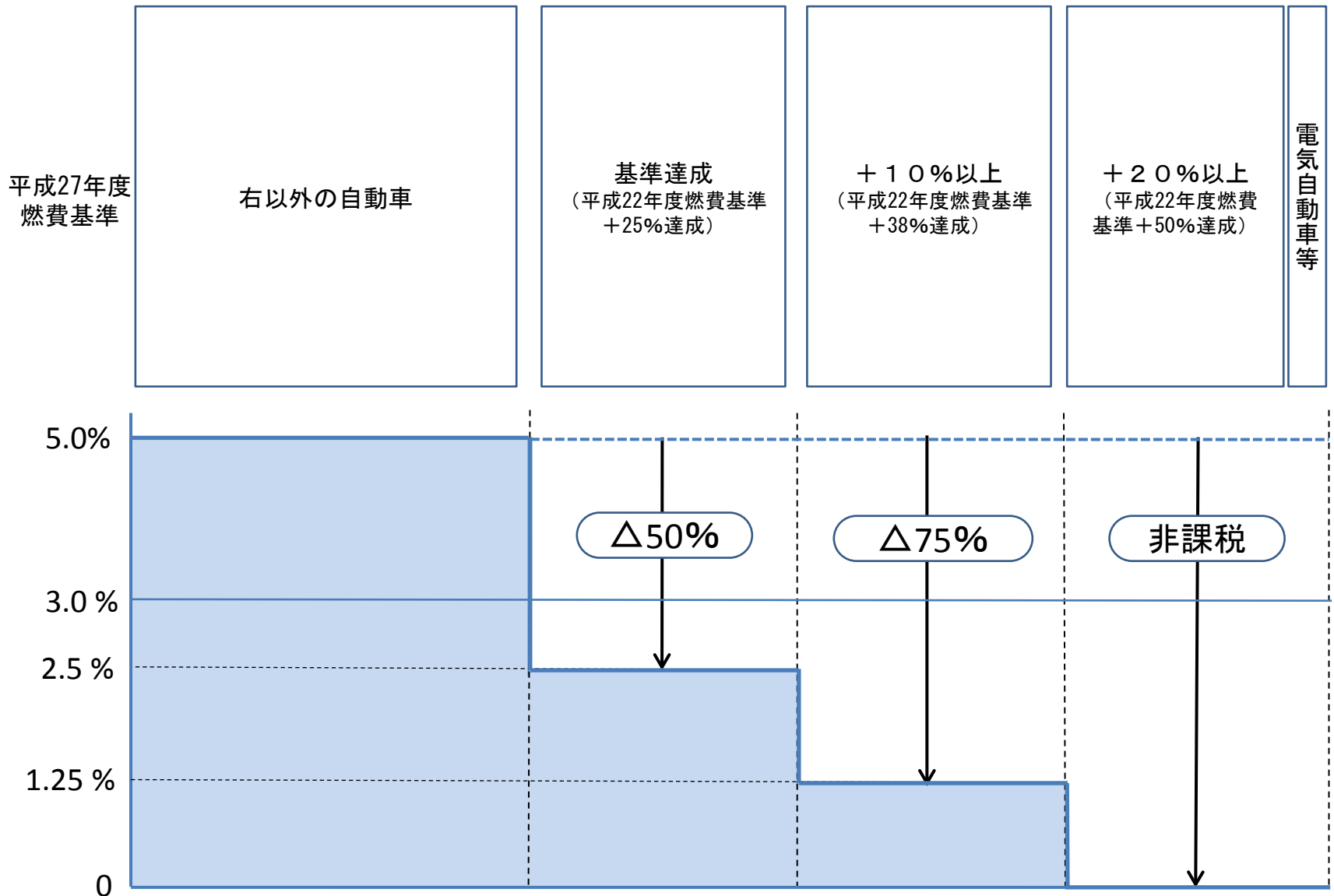
【重課】

内 容	対 象 車
税率より概ね 10%重課 (毎年)	新車新規登録から11年を超えている ディーゼル車
	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)

自動車重量税の経年車重課割合を参考に検討
----------------------

○ 登録自動車は強化
○ 軽自動車税においても 重課を導入

### ③自動車取得税におけるエコカー減税



(注) 「電気自動車等」は、電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス車（ポスト新長期規制からNOx10%低減）、クリーンディーゼル乗用車（ポスト新長期規制適合）である。



# エコカー減税の見直しの方針

- 平成27年10月の自動車取得税廃止までの間の自動車取得税のエコカー減税については、自動車税における環境性能課税への円滑な移行、平成27年4月からの省エネ法の平成32年度基準への移行等を踏まえ、次のとおりとはどうか。

〔現 行〕  
 (適用期限：H27.3.31)

〔～H27.9〕

〔H27.10～〕

## 乗用車

内 容	対 象 車
非課税	電気自動車等
	H27年度燃費基準+20%達成
75%軽減	H27年度燃費基準+10%達成
50%軽減	H27年度燃費基準達成

## 基準切替えと重点化

H32年度燃費基準+ $\alpha$ 達成自動車は非課税(?)
H32年度燃費基準+ $\beta$ 達成自動車は?%軽減
H27年度基準20%達成自動車は?%軽減
?%軽減に縮小
廃止

## 環境性能課税と整合化

環境性能課税に移行

## 中量車・重量車

- 乗用車の場合と同様、排出ガス・燃費（H27年度燃費基準）の各要件を満たすものについて、要件の達成割合に応じ、非課税、75%・50%軽減。

## ④環境性能課税とは

【自動車税における環境性能課税】

(取得価額－基礎控除) × 燃費に応じた税率

### ○ 平成25年度与党税制改正大綱（抄）

第一 平成25年度税制改正の基本的考え方

2 社会保障・税一体改革の着実な実施

(3) 消費税引上げに伴う対応

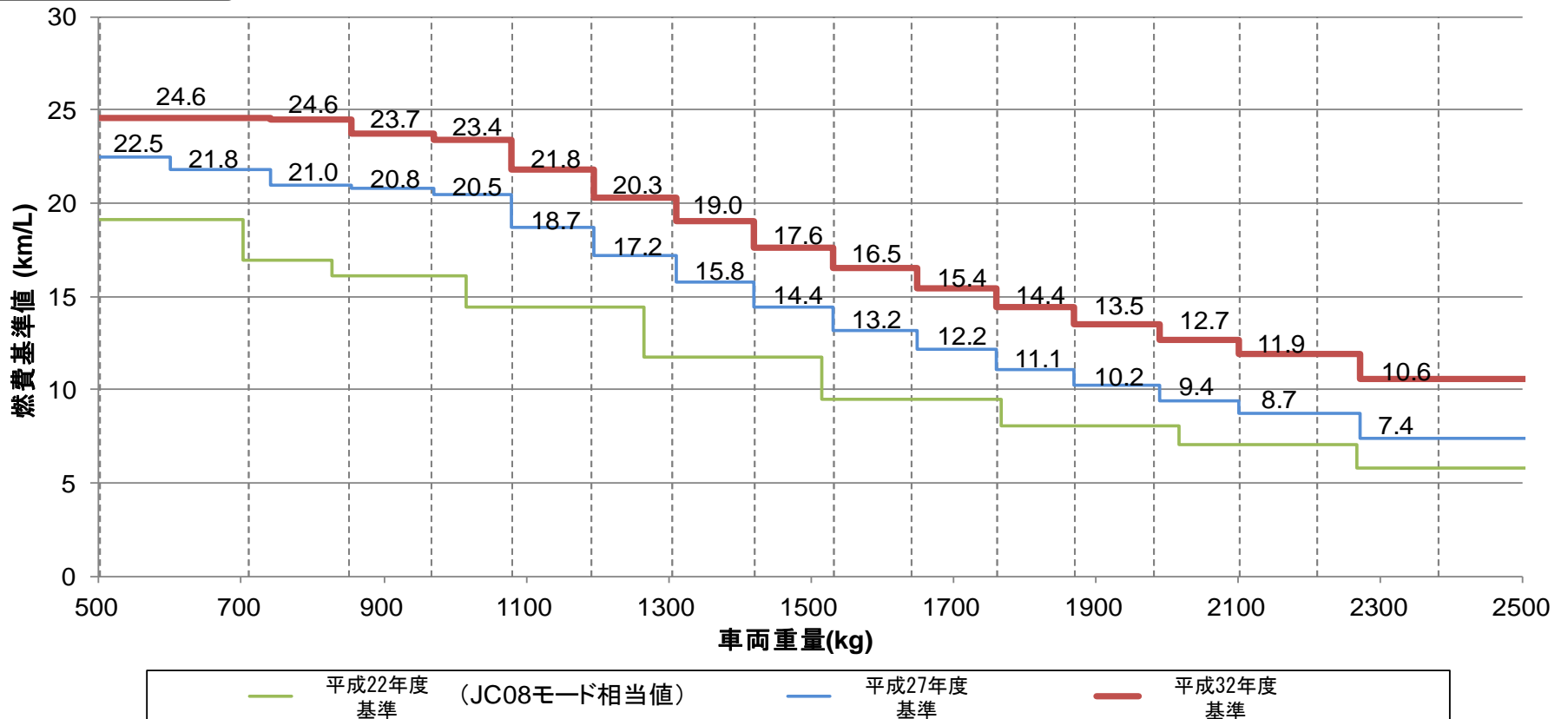
② 車体課税の見直し

(ロ) 消費税10%段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、地域の自主性、自立性を高めつつ、環境性能等に応じた課税を実施することとし、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない。

# 燃費基準の考え方

- 11月28日の主要項目の審議では、車両重量に応じて変動することのない「基準燃費値」を基に税額を計算する方式を提示。
- これに対し、経済産業部会長及び国土交通部会長から、次のような御発言。  
〔経済産業部会長御発言要旨〕  
省エネ法に基づく燃費基準を達成した自動車にインセンティブを与えていくことが妥当。  
〔国土交通部会長御発言要旨〕  
グリーン化を推進するためには、重量区分ごとの燃費基準の達成度合に応じたインセンティブを講じるべき。
- 以上を踏まえ、「環境性能課税」部分について、省エネ法上の燃費基準に応じた方式に抜本的に見直し。

## 乗用車燃費基準値

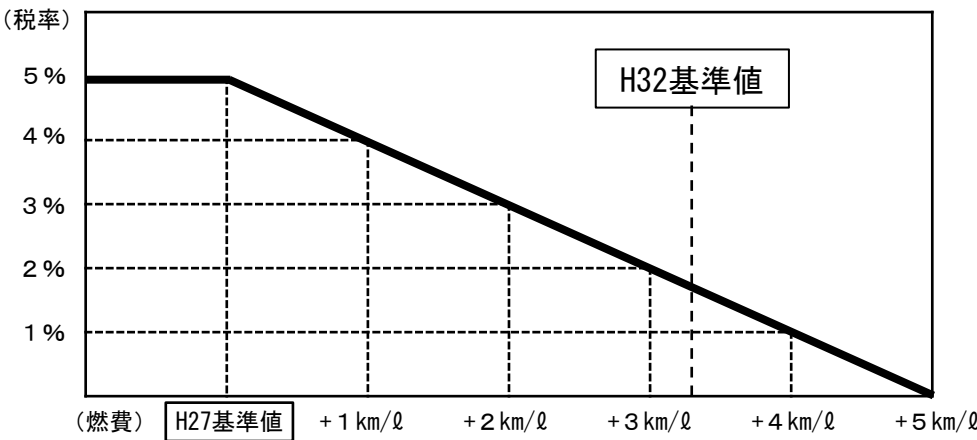


# 環境性能課税（取得価額を使用する仕組み）

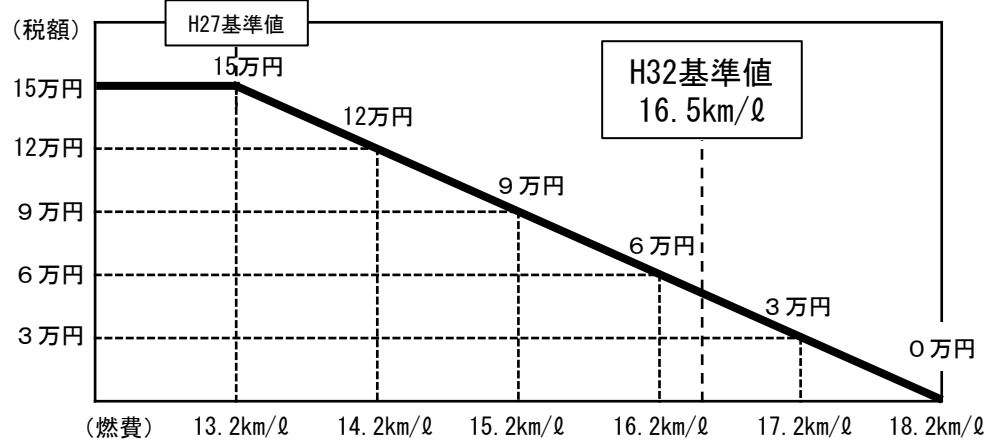
経済産業部会、国土交通部会の意見を踏まえ、省エネ法上の燃費基準の達成度を用いる方式に変更

## 燃費が良くなると「税率」が下がる方式

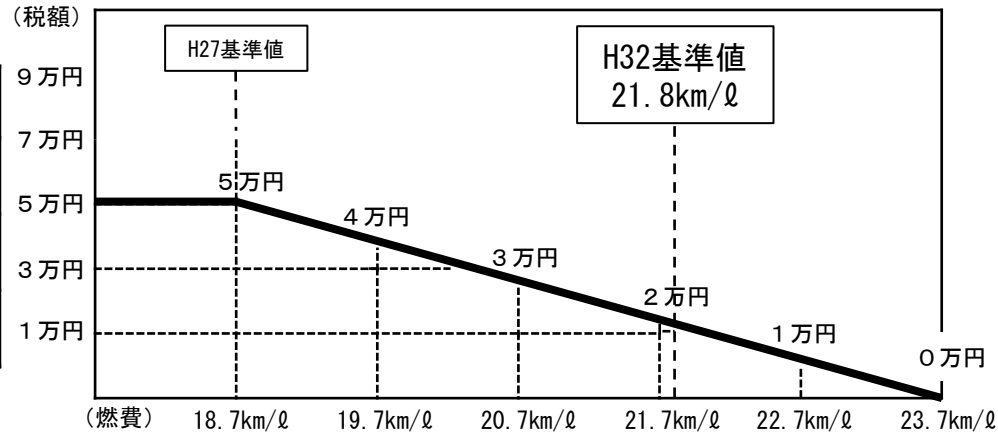
- H27年度燃費基準未達成車等に基礎控除後5%の環境性能課税を実施。
- 燃費が省エネ法で定める「基準燃費値」を1km/ℓ上回るごとに税率が1%下がる仕組みとする。



【取得価額400万円、重量1,565kgの場合】



【取得価額200万円、重量1,165kgの場合】



### 車両重量別による例

車両重量	H27燃費基準	+ 1 km/ℓ	+ 2 km/ℓ	+ 3 km/ℓ	+ 4 km/ℓ	+ 5 km/ℓ
775kg	21.0kg/ℓ	22.0kg/ℓ	23.0kg/ℓ	24.0kg/ℓ	25.0kg/ℓ	26.0kg/ℓ
1,200kg	17.2kg/ℓ	18.2kg/ℓ	19.2kg/ℓ	20.2kg/ℓ	21.2kg/ℓ	22.2kg/ℓ
2,030kg	9.4kg/ℓ	10.4kg/ℓ	11.4kg/ℓ	12.4kg/ℓ	13.4kg/ℓ	14.4kg/ℓ

# 環境性能課税による個車ごとの税負担額の試算イメージ

車名	車両価格	燃費値	平成27年度 燃費基準値	エコカー減税の区分	自動車取得税額【現行】		自動車税額 【環境性能課税部分】
					エコカー 減税前	エコカー 減税後	取得価額ベース 税率補正方式
A	1,271万円	9.6km/l	8.7km/l	75%軽減	57.2万円	14.3万円	42.8万円
B	959万円	12.2km/l	11.1km/l	50%軽減	43.2万円	21.6万円	29.8万円
C	439万円	9.3km/l	9.8km/l	非対象	19.8万円	19.8万円	14.8万円
D	387万円	10.5km/l	9.8km/l	50%軽減	17.4万円	8.7万円	10.7万円
E	275万円	13.9km/l	12.2km/l	75%軽減	12.4万円	3.1万円	4.8万円
F (HV車)	272万円	31.5km/l	16.5km/l	非課税	12.3万円	0万円	0万円
G	162万円	20.8km/l	19.6km/l	50%軽減	7.3万円	3.7万円	1.7万円
H	129万円	20.9km/l	20.7km/l	50%軽減	5.8万円	2.9万円	0.8万円
I (軽自動車)	141万円	22.9km/l	20.7km/l	75%軽減	3.8万円	1.0万円	0.7万円
J (軽自動車)	96万円	30.2km/l	21.4km/l	非課税	2.6万円	0万円	0万円

※自動車メーカーHP等を参考に作成。

※「車両価格」「燃費値」「平成27年度燃費基準値」については、車名ごとに各型式の中間値を採用しており、実際の値と異なる場合がある。

※取得価額ベースを用いる場合においては、基礎控除額を100万円として試算している。

## その他の見直し（⑤、⑥関連）

- 社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律(抄)

### 第7条

カ 自動車取得税及び自動車重量税については、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化（環境への負荷の低減に資するための施策をいう。）の観点から、見直しを行う。

- 「自動車関係税制のあり方に関する検討会」報告書（抄）

### 4 車体課税に関するその他の課題について

#### （1）基本的な考え方

税制抜本改革法第7条第1号カは、関連税制の見直しから代替財源を検討することとしており、その観点からは、自動車税における環境性能等に応じた課税のほか、地方税である車体課税の見直しにおいて、まず、税収を確保することを検討しなければならない。その際には、負担の公平の観点から見て、著しい不均衡があるようなものについて、その是正を図ることによって税収を確保することを基本とし、さらに、環境性能の劣る自動車への重課等も検討し、全体として、税収中立となるよう制度設計を行うべきである。

## ⑤負担水準の適正化（営自格差の見直し）

### ○ 自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書

自動車税における営業用自動車と自家用自動車の関係（営自格差）については、営業用自動車を運行している民間路線バス等の公共交通機関の果たしている役割を一定程度考慮に入れる必要はあるが、財産税としての性格や、道路損傷負担金的性格も踏まえる必要がある。また、自動車税の環境損傷負担金的性格が強まりつつあることも考慮すると、現在の約3倍の格差は合理性を欠いていると考えられる。そのため、営業用自動車の税率を引き上げて、自家用車との税率格差を是正することを検討すべきである。

### ○ 営自格差の例

区 分	営業用	自家用	格 差
乗用車（総排気量1,500cc超2,000cc以下）	9,500円	39,500円	約4.2倍
乗用車（総排気量2,500cc超3,000cc以下）	15,700円	51,000円	約3.2倍
トラック（最大積載量4t超5t以下）	18,500円	25,500円	約1.4倍
軽自動車（四輪、乗用）	5,500円	7,200円	約1.3倍

※台数は平成23年度課税状況等調における課税台数。乗用車における営業用自動車は約24万台、自家用自動車は約3,693万台。

### ○ 見直しによる増収額

営自格差	約3倍に縮小 （3倍以上の格差がある車種について3倍に縮小）	約2倍に縮小 （2倍以上の格差がある車種について2倍に縮小）	約1.5倍に縮小 （1.5倍以上の格差がある車種について1.5倍に縮小）
増収額	+8.6億円	+30億円	+51億円

# 営自格差の見直し（案）

車 種		現行			営業用自動車の税率を見直した場合					
		営業用 税率	自家用 税率	営自 格差	3倍以上の格差がある 車種について3倍に 縮小		2倍以上の格差がある 車種について2倍に 縮小		1.5倍以上の格差がある 車種について1.5倍 に縮小	
					税率	格差	税率	格差	税率	格差
乗 用 車	1,000cc以下	7,500円	29,500円	3.9倍	9,800円	3.0倍	14,700円	2.0倍	19,600円	1.5倍
	1,000cc超～1,500cc以下	8,500円	34,500円	4.1倍	11,500円	3.0倍	17,200円	2.0倍	23,000円	1.5倍
	1,500cc超～2,000cc以下	9,500円	39,500円	4.2倍	13,100円	3.0倍	19,700円	2.0倍	26,300円	1.5倍
	2,000cc超～2,500cc以下	13,800円	45,000円	3.3倍	15,000円	3.0倍	22,500円	2.0倍	30,000円	1.5倍
	2,500cc超～3,000cc以下	15,700円	51,000円	3.2倍	17,000円	3.0倍	25,500円	2.0倍	34,000円	1.5倍
	3,000cc超～3,500cc以下	17,900円	58,000円	3.2倍	19,300円	3.0倍	29,000円	2.0倍	38,600円	1.5倍
	3,500cc超～4,000cc以下	20,500円	66,500円	3.2倍	22,100円	3.0倍	33,200円	2.0倍	44,300円	1.5倍
	4,000cc超～4,500cc以下	23,600円	76,500円	3.2倍	25,500円	3.0倍	38,200円	2.0倍	51,000円	1.5倍
	4,500cc超～6,000cc以下	27,200円	88,000円	3.2倍	29,300円	3.0倍	44,000円	2.0倍	58,600円	1.5倍
	6,000cc超	40,700円	111,000円	2.7倍			55,000円	2.0倍	74,000円	1.5倍
バ ス 一 般 乗 合 用	30人以下	12,000円	33,000円	2.8倍			16,500円	2.0倍	22,000円	1.5倍
	30人超～40人以下	14,500円	41,000円	2.8倍			20,500円	2.0倍	27,300円	1.5倍
	40人超～50人以下	17,500円	49,000円	2.8倍	営自格差が2.9倍 以下のため、見 直しは行わない。		24,500円	2.0倍	32,600円	1.5倍
	50人超～60人以下	20,000円	57,000円	2.9倍			28,500円	2.0倍	38,000円	1.5倍
	60人超～70人以下	22,500円	65,500円	2.9倍			32,700円	2.0倍	43,600円	1.5倍
	70人超～80人以下	25,500円	74,000円	2.9倍			37,000円	2.0倍	49,300円	1.5倍
	80人超	29,000円	83,000円	2.9倍			41,500円	2.0倍	55,300円	1.5倍

※ 対象台数が僅少な税率区分については、簡素合理化の観点から統合を検討。



車 種		現行		
		営業用 税率	自家用 税率	営自 格差
トラック	1 t 以下	6,500円	8,000円	1.2倍
	1 t 超～2 t 以下	9,000円	11,500円	1.3倍
	2 t 超～3 t 以下	12,000円	16,000円	1.3倍
	3 t 超～4 t 以下	15,000円	20,500円	1.4倍
	4 t 超～5 t 以下	18,500円	25,500円	1.4倍
	5 t 超～6 t 以下	22,000円	30,000円	1.4倍
	6 t 超～7 t 以下	25,500円	35,000円	1.4倍
	7 t 超～8 t 以下	29,500円	40,500円	1.4倍
	8 t 超 (加算額)	4,700円	6,300円	1.3倍
けん引	小型	7,500円	10,200円	1.2倍
	普通	15,100円	20,600円	1.3倍
被けん引	小型	3,900円	5,300円	1.3倍
	普通 (8 t 以下)	7,500円	10,200円	1.3倍
	普通 (8 t 超加算額)	3,800円	5,100円	1.3倍
貨客兼用	1,000cc以下	3,700円	5,200円	1.3倍
	1,000cc超～1,500cc以下	4,700円	6,300円	1.3倍
	1,500cc超	6,300円	8,000円	1.3倍

車 種		現行		
		営業用 税率	自家用 税率	営自 格差
バス 一般 乗合 用 以 外	30人以下	26,500円	33,000円	1.2倍
	30人超～40人以下	32,000円	41,000円	1.3倍
	40人超～50人以下	38,000円	49,000円	1.3倍
	50人超～60人以下	44,000円	57,000円	1.3倍
	60人超～70人以下	50,500円	65,500円	1.3倍
	70人超～80人以下	57,000円	74,000円	1.3倍
	80人超	64,000円	83,000円	1.3倍
	三輪小型自動車		4,500円	6,000円



これらについては、営自格差が1.4倍以下のため、見直しは行わない。

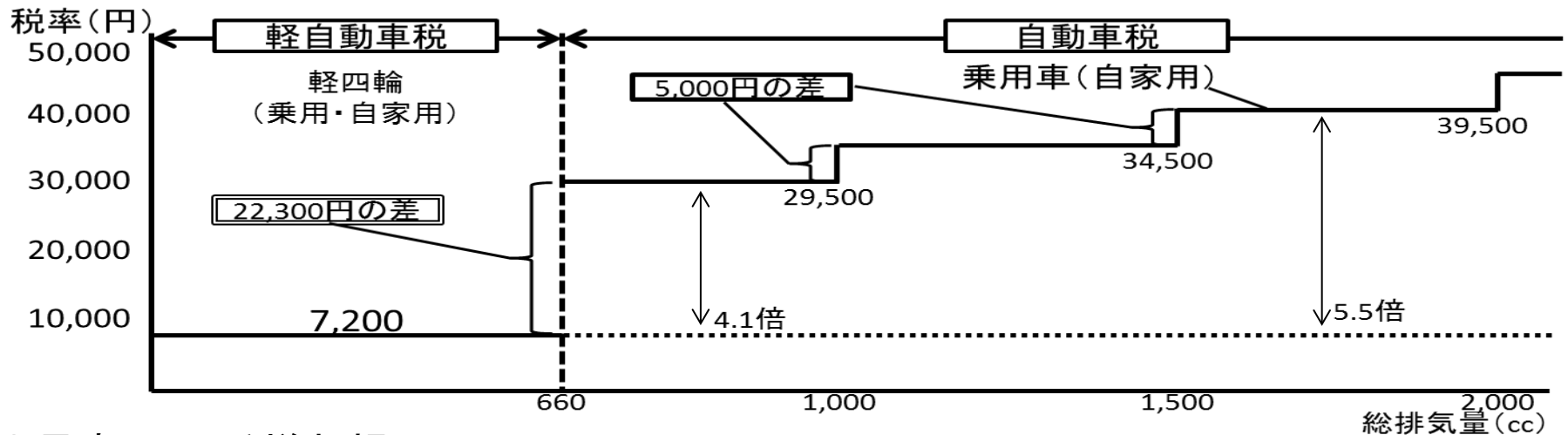


## ⑥負担水準の適正化（軽自動車税（四輪）の見直し）

### ○自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書

1,500cc超2,000cc以下の自動車税が39,500円、1,000cc超1,500cc以下の自動車税が34,500円、1,000cc以下の自動車税が29,500円と5,000円刻みであるのに対し、軽自動車税（660cc、自家用乗用）の税率が7,200円と1,000cc以下の自動車税と2万円以上の格差があるのは、軽自動車の特殊性を考慮したとしても、バランスを欠いていると考えられること。

### ○軽自動車税と自動車税の標準税率



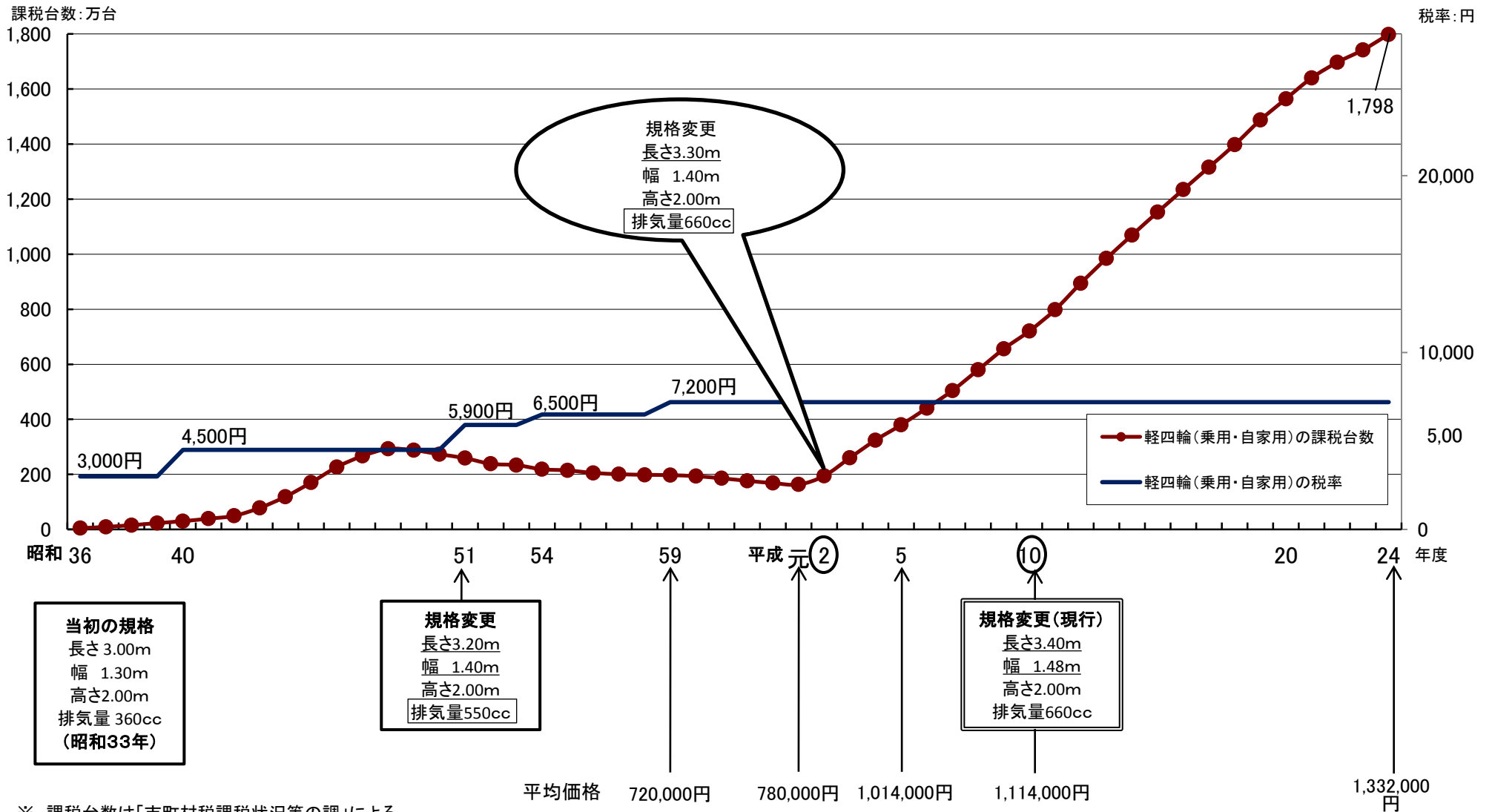
### ○見直しによる増収額

	現行	1.5倍 (=現行の制限税率) 月300円の引上げ	2倍 (小型自動車の約1/2) 月600円の引上げ	参考 (小型自動車の税率設定に 準じた場合)
税額 (乗用・自家用)	7,200円 (600円/月)	10,800円 (900円/月)	14,400円 (1,200円/月)	26,100円 (2,175円/月)
税収	1,589億円	+795億円	+1,589億円	

※現行税収は、平成23年度市町村税課税状況等の調による。

# 軽自動車の課税台数の推移と規格等の変遷

平成2年度と平成10年度の2回の規格変更を経る中で、平均価格が上昇し台数が大きく伸びる一方、昭和59年度以降、税率は据え置き。



**当初の規格**  
 長さ 3.00m  
 幅 1.30m  
 高さ 2.00m  
 排気量 360cc  
 (昭和33年)

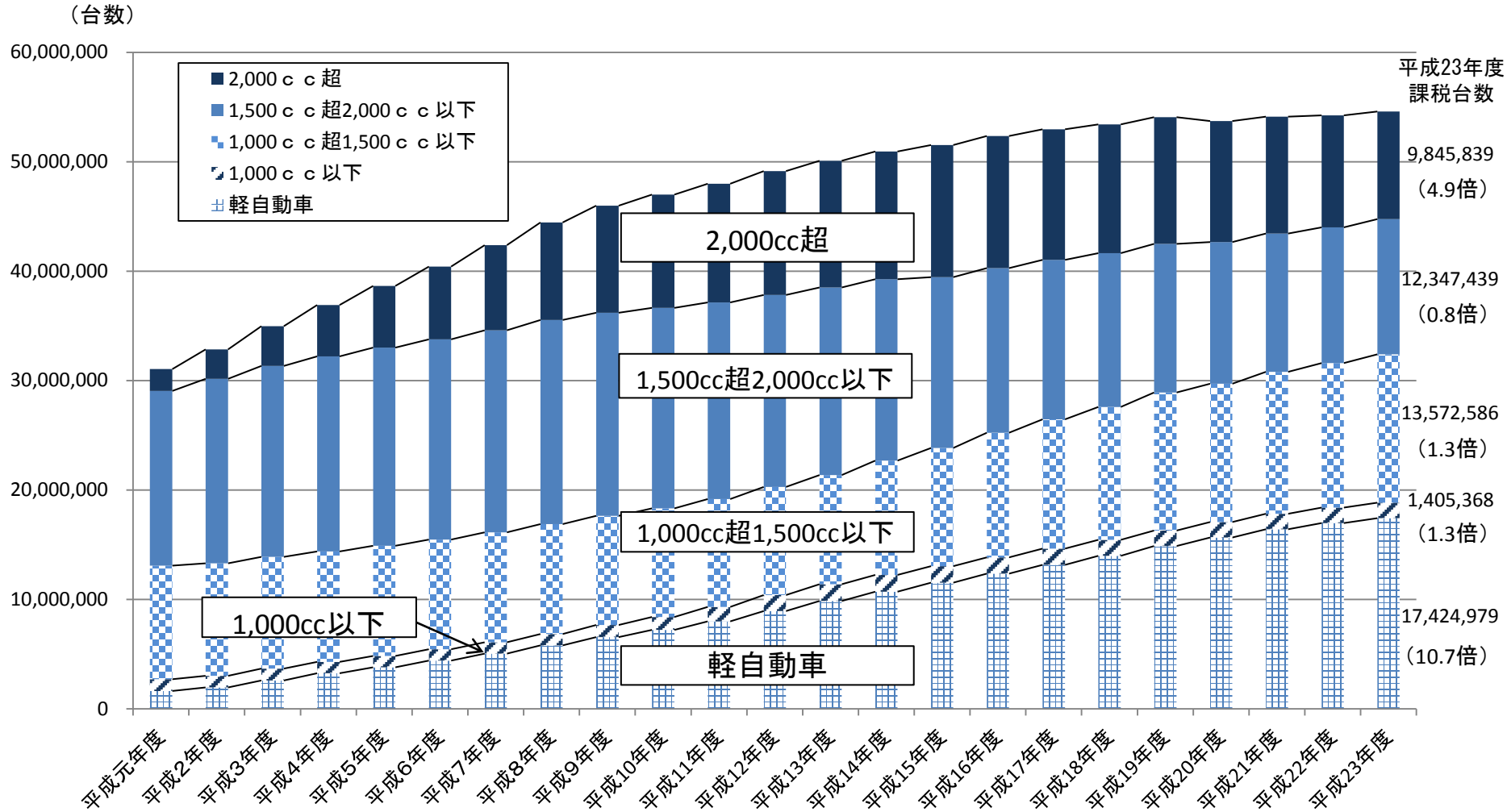
**規格変更**  
 長さ 3.20m  
 幅 1.40m  
 高さ 2.00m  
 排気量 550cc

**規格変更(現行)**  
 長さ 3.40m  
 幅 1.48m  
 高さ 2.00m  
 排気量 660cc

※ 課税台数は「市町村税課税状況等の調」による  
 ※ 平均価格は「自動車ガイドブック」より算出

# 乗用車における課税台数の推移

- 平成23年度の課税台数総数は平成元年度の1.8倍
- 軽自動車(10.7倍)、1,000cc~1,500cc(1.3倍)は増加、1,500cc~2,000cc(0.8倍)は減少



注 課税台数は、各年度の道府県税課税状況調及び市町村税課税状況調による。

## 軽自動車税（四輪）の税率の見直し（案）

（単位：円）

軽自動車（四輪）		現行	1.5倍	2倍
乗用	営業用	5,500	8,300	11,000
	自家用	7,200	10,800	14,400
貨物用	営業用	3,000	4,500	6,000
	自家用	4,000	6,000	8,000

## ⑥負担水準の適正化（軽自動車税（原付等）の見直し）

### ○ 自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書

原動機付自転車に対する課税については、…道路を走行し、かつ道路交通管理の観点からもナンバープレートの付与が求められていること、一定のCO<sub>2</sub>を排出すること等を踏まえれば、今後とも、一定の課税を継続すべきである。その際、…軽自動車に係る課税の適正化と併せて、他の車種における税負担水準の見直しとも均衡を図りつつ、徴税コストと行政サービスの受益に見合った税率水準への適正化を図るべきである。

### ○ 現行の税率と税収等

区 分	標準税率	課税台数	税収
原動機付自転車			232億円
～ 50cc以下	1,000円	711万台	
50cc超 ～ 90cc以下	1,200円	56万台	
90cc超 ～ 125cc以下	1,600円	96万台	
ミニカー	2,500円	8万台	
軽二輪(125cc超～250cc以下)	2,400円	150万台	
小型二輪(250cc超)	4,000円	144万台	
軽三輪	3,100円	0.1万台	
その他	条例で定める	210万台	

※平成23年度市町村税課税状況等の調による。

### ○ 見直しによる増収額

	1.5倍（ただし、最低税率を2,000円とする）	1.5倍（ただし、最低税率を3,000円とする）	2倍（ただし、最低税率を3,000円とする）
税収(軽四輪を除く)	+ 1 5 3 億円	+ 2 4 5 億円	+ 3 0 6 億円

## 軽自動車税（原付等）の税率の見直し（案）

（単位：円）

区 分		現行	1.5倍 （ただし、最低税率を 2,000円とする）	1.5倍 （ただし、最低税率を 3,000円とする）	2倍 （ただし、最低税率を 3,000円とする）
原動機付 自転車	50cc以下	1,000	2,000	3,000	3,000
	50cc超～90cc以下	1,200	2,000	3,000	3,000
	90cc超～125cc以下	1,600	2,400	3,000	3,200
	ミニカー	2,500	3,800	3,800	5,000
軽二輪（125cc超～250cc以下）		2,400	3,600	3,600	4,800
小型二輪（250cc超）		4,000	6,000	6,000	8,000
軽三輪		3,100	4,700	4,700	6,200

# 平成 26年度与党税制改正大綱（抄）

平成 25 年 12 月 12 日  
自由民主党  
公明党

## 第一 平成 26 年度税制改正の基本的考え方

### 2 税制抜本改革の着実な実施

#### (1) 車体課税の見直し

税制抜本改革法第 7 条第 1 号カの規定及び平成 25 年度与党税制改正大綱、さらには、「民間投資活性化等のための税制改正大綱」を踏まえ、経済情勢に配慮する観点から、消費税率引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の緩和も視野に入れ、国、地方を通じ、車体課税について、以下のように見直すこととする。

① 自動車取得税については、消費税率 8%への引上げ時において、平成 22 年度燃費基準を満たした自動車等の取得に係る税率を引き下げることとし、自家用自動車については 5%から 3%、営業用自動車及び軽自動車については 3%から 2%にそれぞれ引き下げるとともに、平成 26 年度までの措置であるエコカー減税の軽減率を拡充する。エコカー減税については、平成 27 年度税制改正において基準の切替えと重点化を図る。

自動車取得税は、消費税率 10%への引上げ時（平成 27 年 10 月予定）に廃止する。そのための法制上の措置は、消費税率 10%段階における他の車体課税に係る措置と併せて講ずる。

② 自動車税については、平成 25 年度末で期限切れを迎える「グリーン化特例」について、対象車種にクリーンディーゼル車を追加する等の基準の切替えと重点化、拡充を行った上で 2 年間延長する。

また、消費税率 10%段階において、平成 25 年度与党税制改正大綱を踏まえ、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税（環境性能割）を、自動車税の取得時の課税として実施することとし、平成 27 年度税制改正で具体的な結論を得る。その大要は、以下のとおりとする。

イ 課税標準は取得価額を基本とし、控除及び免税点のあり方等について併せて検討する。税率は、省エネ法に基づく燃費基準値の達成度に応じて、0～3%の間で変動する仕組みとする。具体的な



燃費基準値達成度の税率への反映方法等については、省エネ法に基づく平成 32 年度燃費基準への円滑な移行を視野に入れて検討を行う。

ロ 環境性能課税の税込規模は、平均使用年数を考慮した期間において、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない規模を確保するものとする。

ハ 自動車税（排気量割）のグリーン化特例については、環境性能割の導入時に、環境性能割を補完する趣旨を明確化し、環境性能割非課税の自動車に対象を重点化した上で、軽課を強化する。

ニ 環境性能課税及びグリーン化特例の制度設計に当たっては、幅広い関係者の意見を聴取しつつ、技術開発の動向等も踏まえて、一層のグリーン化機能が発揮されるものとなるよう、検討するものとする。

③ 軽自動車税については、平成 27 年度以降に新たに取得される四輪車等の税率を、自家用乗用車にあつては 1.5 倍に、その他の区分の車両にあつては農業者や中小企業者等の負担を考慮し約 1.25 倍にそれぞれ引き上げる。

また、軽自動車税においてもグリーン化を進める観点から、最初の新規検査から 13 年を経過した四輪車等について、平成 28 年度から約 20%の重課を行うこととし、併せて軽課についても検討を行うこととする。二輪車等については、税率を約 1.5 倍に引き上げた上で、2,000 円未満の税率を 2,000 円に引き上げる。

④ 自動車重量税については、エコカー減税を拡充するとともに、その財源の確保及び一層のグリーン化等の観点から、経年車に対する課税の見直しを行う。

平成 27 年度税制改正において、現行エコカー減税の期限到来に併せ、エコカー減税の基準の見直しを行うとともに、エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。

自動車重量税については、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、その原因者負担・受益者負担としての性格を踏まえる。また、その税込の一部が公害健康被害補償の財源として活用されていることにも留意する。

# 車体課税見直しの概要

…法律事項  
…大綱事項

消費税率8%時  
(H26.4)

(H27.4)

消費税率10%時  
(H27.10予定)

(H28.4)

## 自動車取得税

### 税率引下げ

- ・登録車: 5% → 3%
- ・軽自動車・営業用車: 3% → 2%

### エコカー減税の拡充

### 廃止

(今後法制化)

## 自動車税

### (軽課) 基準切替と重点化 (重課) 経年車重課の強化

- ・ 概ね10%重課 → バス・トラックを除き  
概ね15%重課

### 環境性能課税の導入(今後法制化)

- ・ 課税標準は取得価額を基本
- ・ 燃費に応じて税率を変動
- ・ 地方財政へ影響を及ぼさない税収規模を確保

自動車税(排気量割)のグリーン化特例は、  
環境性能課税の非課税車に対象を重点化し、  
軽課を強化(今後法制化)

## 軽自動車税

### 税率引上げ

- 軽四輪車等及び小型特殊自動車
  - ・ 自家用乗用は1.5倍、その他の区分は約1.25倍に引上げ(軽四輪車等については平成27年度以降に新規取得される新車から適用)
- 二輪車等
  - ・ 約1.5倍に引上げ(最低2,000円)

### 経年車重課の導入

- ・ 軽四輪車等について  
概ね20%重課

### 軽課の導入 (今後法制化)

# 自動車取得税の消費税率 8%段階での見直し（案）

## 1 自動車取得税の税率（平成26年4月～平成27年9月）

区 分	現 行
自家用自動車（軽自動車を除く）	5%
営業用自動車・軽自動車	3%

➔

平成26年4月～
3%
2%

## 2 エコカー減税適用区分

〔現 行〕

〔H26.4～H27.3〕

（例）乗用車

対 象 車	内 容
電気自動車等	非課税
H27年度燃費基準+20%達成	
H27年度燃費基準+10%達成	75%軽減
H27年度燃費基準達成	50%軽減

➔

内 容
非課税
80%軽減
60%軽減

# 自動車税におけるグリーン化特例の見直し（案）

## 〔現 行〕

取得期間：H24.4.1～H26.3.31  
 軽課年度：H25年度、H26年度（取得の翌年度分のみ）

対 象 車	内 容
電気自動車等	税率を概ね 50%軽減
H27年度燃費基準+20%達成	
H27年度燃費基準+10%達成	
H27年度燃費基準達成	税率を概ね 25%軽減

## 〔見直し案〕

取得期間：H26.4.1～H28.3.31  
 軽課年度：H27年度、H28年度（取得の翌年度分のみ）

対 象 車	内 容
電気自動車等（※）	税率を概ね 75%軽減
H27年度燃費基準+20%達成 （H32年度燃費基準達成）	
H27年度燃費基準+20%達成 （H32年度燃費基準未達成）	税率を概ね 50%軽減
H27年度燃費基準+10%達成	
H27年度燃費基準達成	廃止

※ クリーンディーゼル車を対象化

【軽課】

対象期間：H24.4.1～H26.3.31  
 重課年度：H25年度、H26年度  
 （対象車に該当することとなった翌年度から毎年度）

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
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、ガソリンハイブリッド自動車、一般乗合用バス及び被けん引車は除外。

対象期間：H26.4.1～H28.3.31  
 重課年度：H27年度、H28年度  
 （対象車に該当することとなった翌年度から毎年度）

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 15%重課
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）	

※1 除外する自動車については現行どおり。  
 ※2 バス（一般乗合用を除く）及びトラック（被けん引車を除く）については、現行の重課割合（概ね10%重課）のまま据え置き。

【重課】

# 軽自動車税の見直し（案）

## ○ 原付（第444条第1項第1号）、軽二輪（第2号）及び小型二輪（第3号）

平成27年度分から、標準税率を約1.5倍(最低2,000円)に引上げ。

車種区分		標準税率	
		現行	改正案
原付	50cc以下	1,000 円	2,000 円
	50cc超90cc以下	1,200 円	2,000 円
	90cc超125cc以下	1,600 円	2,400 円
	ミニカー	2,500 円	3,700 円
軽二輪(125cc超250cc以下)		2,400 円	3,600 円
小型二輪(250cc超)		4,000 円	6,000 円

## ○ 軽自動車及び小型特殊自動車（第2号）

① 平成27年度分から、軽四輪車等(三輪以上の軽自動車)及び小型特殊自動車の標準税率を、自家用乗用車にあっては1.5倍、その他の区分の車両にあっては約1.25倍に引上げ。

※ 軽四輪車等については、平成27年4月1日以後に最初の新規検査を受けるものから新税率を適用(平成26年度までに最初の新規検査を受けたものについては現行の標準税率のまま)。

② 平成28年度分から、最初の新規検査から13年を経過した軽四輪車等について、標準税率の概ね20%の重課を導入。

車種区分			標準税率		重課税率(②)
			現行	改正案(①)	
三輪			3,100 円	3,900 円	4,600 円
四輪以上	乗用	自家用	7,200 円	10,800 円	12,900 円
		営業用	5,500 円	6,900 円	8,200 円
	貨物用	自家用	4,000 円	5,000 円	6,000 円
		営業用	3,000 円	3,800 円	4,500 円
二輪(再掲)			2,400 円	3,600 円	—

## 自動車重量税の見直し（案）

### ◎エコカー減税の拡充

	初回車検	2回目車検
H27 年度燃費基準 +20%達成	免税	▲50%
H27 年度燃費基準 +10%達成	▲75%	
H27 年度燃費基準達成	▲50%	

（注）上記はガソリン乗用車の例。



	初回車検	2回目車検
H27 年度燃費基準 +20%達成	免税	免税
H27 年度燃費基準 +10%達成	▲75%	
H27 年度燃費基準達成	▲50%	

[H26. 4. 1 以後に新車新規車検を受ける車について適用される。]

### ◎経年車に対する課税の見直し

	~13 年	13 年超	18 年超
自家用乗用車 〔・車検期間 1 年 ・車両重量 0.5 t ごと〕	4, 100 円	5, 000 円 ⇒5, 700 円	6, 300 円
自家用バス・ トラック (2.5 t 超) 〔・車検期間 1 年 ・車両総重量 1 t ごと〕			

（注 1）他の車種についても同様の見直しを行う。ただし、営業用車の税率は変更しない。

（注 2）急激な負担増とならないよう、2段階での引上げを行う。（上記のケースでは、H26 年度から 5, 400 円に、H28 年度から 5, 700 円に引き上げる。他の車種についても同様。）

# 平成26年度与党税制改正大綱に対する地方団体からの評価

## ○ 全国知事会：平成26年度与党税制改正大綱について（抜粋）（平成25年12月12日）

### 2 車体課税の見直しについて

車体課税の見直しにあたっては、消費税率8%への引上げ時に、自動車取得税の税率引下げ等の軽減措置が先行されたことは残念であるが、将来平年度化した時点で、自動車取得税の減収分が軽自動車税の増税等で確保できる仕組みとされたことは評価したい。なお、平年度化するまでの間の減収分については地方財政計画において確実に措置していただきたい。

また、消費税率10%段階における自動車税の見直しについては、平成27年度税制改正で具体的な結論を得ることとされたが、今後の検討にあたっては、都道府県や市町村に減収が生じることのないよう、安定的な代替税財源の確保と自動車取得税の廃止が同時に実施されることについて引き続き強く求める。

## ○ 全国市長会：平成26年度与党税制改正大綱について（抜粋）（平成25年12月12日）

車体課税の見直しについては、自動車税との負担水準の適正化等を図る観点から、本会の長年の懸案であった軽自動車税の税率が引き上げられ、市町村の自主財源の充実確保が図られたことは評価できるものである。しかしながら、四輪等の軽自動車については平成27年度以降の新規取得車を対象としているなど、自動車取得税の軽減、廃止に伴う補てん措置として必ずしも十分なものとなっておらず、今後の市町村財政運営に支障が生じることのないよう適切な財源措置を確実に講じていただきたい。

# 平成 26 年度地方税制改正(案)について

総 務 省  
平成 25 年 12 月

平成 26 年度の与党税制改正大綱（12 月 12 日決定）のうち、地方税の概要は以下のとおり。

## 1 個人住民税

### ◎ 給与所得控除の見直し

- 給与所得控除の上限について、次のとおり引き下げ。

	現 行 (平成 26～28 年度分)	平成 29 年度分の 個人住民税 ※1	平成 30 年度分以後の 個人住民税 ※2
上限額が適用される給与収入	1,500 万円	1,200 万円	1,000 万円
給与所得控除の上限額	245 万円	230 万円	220 万円

※ 1 所得税については、平成 28 年分について適用。 ※ 2 所得税については、平成 29 年分から適用。

### ◎ 非課税限度額

- 平成 26 年度分の個人住民税に係る非課税限度額（均等割・所得割）については、現行どおりとする。

## 2 地方法人課税

### ◎ 地方法人課税の偏在是正

- 消費税率（国・地方）8%段階において、地域間の税源の偏在性を是正し、財政力格差の縮小を図るため、法人住民税法人税割の一部を国税化し、地方交付税原資化（交付税特会に直接繰り入れ）。

- (1) 法人住民税法人税割の税率の改正 [ ] : 制限税率

道府県民税 : 5.0% [ 6.0% ] → 3.2% (△1.8%) [ 4.2% ]

市町村民税 : 12.3% [14.7% ] → 9.7% (△2.6%) [12.1% ]

- (2) 地方法人税（仮称）の創設

法人税額を課税標準とし、税率は 4.4%（法人住民税の税率引下げ分相当）。

- 偏在是正により生じる財源（不交付団体の減少分）を活用して地方財政計画に歳出を計上。

- 地方法人特別税の規模を 1/3 縮小し、法人事業税に復元。

- 消費税率（国・地方）10%段階においては、法人住民税法人税割の交付税原資化をさらに進める。また、地方法人特別税・譲与税を廃止するとともに現行制度の意義や効果を踏まえて他の偏在是正措置を講ずるなど、関係する制度について幅広く検討。



### 3 車体課税

#### ◎ 自動車取得税の見直し

- 自動車取得税の税率を以下のとおり引き下げ。

区 分	現 行	→	平成 26 年 4 月～
自家用自動車（軽自動車を除く）	5%		3%
営業用自動車・軽自動車	3%		2%

- いわゆる「エコカー減税」について、環境性能に優れた自動車の軽減割合を拡充（75%→80%、50%→60%）。
- 自動車取得税は消費税率 10%への引上げ時（平成 27 年 10 月予定）に廃止。

#### ◎ 自動車税の見直し

- 自動車税におけるグリーン化特例の見直し（平成 26 年 4 月～）
  - ・ 軽課について対象を重点化した上で強化し、重課割合について 15%とする。〔別紙参照〕
- 自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税を、自動車税の取得時の課税として、消費税率 10%引上げ時から実施することとし、平成 27 年度税制改正で具体的な結論を得る（消費税率 10%引上げ時（平成 27 年 10 月予定）～）。
  - ・ 課税標準は取得価額を基本とし、控除及び免税点のあり方等についても検討。
  - ・ 税率は、省エネ法の燃費基準値の達成度に応じ 0～3%の間で変動する仕組み。
  - ・ 税収規模は、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政への影響を及ぼさない規模を確保。

#### ◎ 軽自動車税の見直し

- 平成 27 年度以降に新規取得される四輪車等の新車の税率を自家用乗用車は 1.5 倍、その他は約 1.25 倍に引き上げ。〔別紙参照〕
  - （例）四輪の自家用乗用車            7,200 円（現行） → 10,800 円（改正案）
  - 四輪の自家用貨物車            4,000 円（現行） → 5,000 円（改正案）
- グリーン化を進める観点から、最初の新規検査から 13 年を経過した四輪車等について重課を導入（平成 28 年度分から）。〔別紙参照〕
- 二輪車等の税率を現行の約 1.5 倍（最低 2,000 円）に引き上げ（平成 27 年度分から）。〔別紙参照〕
  - （例）原動機付自転車（50cc 以下）            1,000 円（現行） → 2,000 円（改正案）
  - 二輪の軽自動車（125cc 超～250cc 以下） 2,400 円（現行） → 3,600 円（改正案）

## 4 復興支援のための税制上の措置

- 東日本大震災に係る津波により甚大な被害を受けた区域における土地及び家屋に係る固定資産税について、評価替えが行われる平成27年度に一般の措置に移行することとし、平成26年度はそれまでの暫定的な措置として課税免除措置を1年延長。

## 5 主な税負担軽減措置等

### ◎ 固定資産税の特例措置

- 国家戦略特区法に基づく中核事業のうち医療分野における一定の研究開発の用に供する設備等に係る固定資産税の課税標準の特例措置を創設。
- 景観重要建造物のうち世界遺産に登録された一定の固定資産について、固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置を創設（世界遺産登録された場合に措置）。
- 新築住宅に係る固定資産税の税額の減額措置を2年延長。
- 公害防止用設備の一部にわがまち特例を導入した上、2年延長。

## 6 納税環境整備

### ◎ 地方消費税に係る徴収取扱費の見直し

- 消費税率（国・地方）の引上げに伴い、都道府県が国に支払う徴収取扱費を見直す。
  - ・ 譲渡割：既往の1%相当分（社会保障財源分以外）× 0.45%
  - ・ 貨物割：既往の1%相当分（社会保障財源分以外）× 0.50%

### ◎ 航空機燃料譲与税に係る譲与基準の見直し

- 航空機騒音の評価指標がW値からLdenに変更されたことに伴い、着陸料割の譲与割合を2分の1（現行3分の1）とし、騒音世帯数割の譲与割合を2分の1（現行3分の2）とする等の見直し。

## 7 検討事項等

### ◎ 軽減税率

- 消費税の軽減税率制度については、「社会保障と税の一体改革」の原点に立って必要な財源を確保しつつ、関係事業者を含む国民の理解を得た上で、税率10%時に導入する。

このため、今後、引き続き、与党税制協議会において、これまでの軽減税率をめぐる議論の経緯及び成果を十分に踏まえ、社会保障を含む財政上の課題とあわせ、対象品目の選定、区分経理等のための制度整備、具体的な安定財源の手当、国民の理解を得るためのプロセス等、軽減税率制度の導入に係る詳細な内容について検討し、平成26年12月までに結論を得て、与党税制改正大綱を決定する。

### ◎ 森林吸収源対策・地方の地球温暖化対策に関する財源の確保

- 税制抜本改革法第7条の規定に基づき、森林吸収源対策及び地方の地球温暖化対策に関する財源の確保について、財政面での対応、森林整備等に要する費用を国民全体で負担する措置等、新たな仕組みについて専門の検討チームを設置し早急に総合的な検討を行う。

### ◎ 固定資産税の償却資産課税に関する税制措置

- 設備投資促進を目的とした固定資産税の償却資産課税に関する税制措置については、固定資産税が基礎的自治体である市町村を支える安定した基幹税であることを踏まえ、政策目的とその効果、補助金等他の政策手段との関係、新たな投資による地域経済の活性化の効果、市町村財政への配慮、実務上の問題点など幅広い観点から、引き続き検討する。

### ◎ 法人実効税率

- 法人実効税率のあり方について、引き続き検討を進める。

### ◎ 県費負担教職員制度の見直しに係る財政措置

- 個人住民税所得割2%の税源移譲について指定都市所在道府県及び指定都市の間で合意されたことを踏まえ、県費負担教職員の給与負担事務の移譲と合わせて税源移譲を行うこととし、具体的な措置の検討を行う。

※ ゴルフ場利用税については、現行制度を堅持

## 自動車税・軽自動車税におけるグリーン化特例（重課）の見直し等

## 【自動車税・自家用】

区 分		標準税率		重課税率	
		現行	改正案	現行	改正案
乗用車	総排気量 1,000 cc以下	29,500 円	改正なし	32,400 円	33,900 円
	1,000 cc超 1,500 cc以下	34,500 円		37,900 円	39,600 円
	1,500 cc超 2,000 cc以下	39,500 円		43,400 円	45,400 円
	2,000 cc超 2,500 cc以下	45,000 円		49,500 円	51,700 円
	2,500 cc超 3,000 cc以下	51,000 円		56,100 円	58,600 円
	3,000 cc超 3,500 cc以下	58,000 円		63,800 円	66,700 円
	3,500 cc超 4,000 cc以下	66,500 円		73,100 円	76,400 円
	4,000 cc超 4,500 cc以下	76,500 円		84,100 円	87,900 円
	4,500 cc超 6,000 cc以下	88,000 円		96,800 円	101,200 円
6,000 cc超	111,000 円	122,100 円	127,600 円		
三輪の小型自動車		6,000 円	改正なし	6,600 円	6,900 円

## 【自動車税・営業用】

区 分		標準税率		重課税率	
		現行	改正案	現行	改正案
乗用車	総排気量 1,000 cc以下	7,500 円	改正なし	8,200 円	8,600 円
	1,000 cc超 1,500 cc以下	8,500 円		9,300 円	9,700 円
	1,500 cc超 2,000 cc以下	9,500 円		10,400 円	10,900 円
	2,000 cc超 2,500 cc以下	13,800 円		15,100 円	15,800 円
	2,500 cc超 3,000 cc以下	15,700 円		17,200 円	18,000 円
	3,000 cc超 3,500 cc以下	17,900 円		19,600 円	20,500 円
	3,500 cc超 4,000 cc以下	20,500 円		22,500 円	23,500 円
	4,000 cc超 4,500 cc以下	23,600 円		25,900 円	27,100 円
	4,500 cc超 6,000 cc以下	27,200 円		29,900 円	31,200 円
6,000 cc超	40,700 円	44,700 円	46,800 円		
三輪の小型自動車		4,500 円	改正なし	4,900 円	5,100 円

## 【軽自動車税・自家用】

区 分		標準税率		重課税率	
		現行	改正案	現行	改正案
四輪以上	乗用	7,200 円	10,800 円	制度なし	12,900 円
	貨物用	4,000 円	5,000 円		6,000 円

## 【軽自動車税・営業用】

区 分		標準税率		重課税率	
		現行	改正案	現行	改正案
四輪以上	乗用	5,500 円	6,900 円	制度なし	8,200 円
	貨物用	3,000 円	3,800 円		4,500 円

## 【軽自動車税・三輪及び二輪（自家用・営業用の区分なし）】

区 分		標準税率		重課税率		
		現行	改正案	現行	改正案	
三輪		3,100 円	3,900 円	制度なし	4,600 円	
二輪	原動機付自転車	50cc以下	1,000 円	2,000 円	制度なし	制度なし
		50cc超～90cc以下	1,200 円	2,000 円		
		90cc超～125cc以下	1,600 円	2,400 円		
		ミニカー	2,500 円	3,700 円		
	軽二輪（125cc超～250cc以下）	2,400 円	3,600 円			
小型二輪（250cc超）		4,000 円	6,000 円			

注1：電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車、一般乗合用バス及び被けん引車は除外。

注2：四輪及び三輪に係る軽自動車税の「改正後の標準税率」については、平成27年度以後に新規取得した新車に適用される税率。