

平成 31 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・**拡充**・延長）

（国土交通省自動車局総務課）

制 度 名	車体課税の見直し											
税 目	自動車重量税											
要 望 の 内 容	<p>車体課税については、平成 29 年度与党税制改正大綱等に沿って、以下の方向で所要の見直しを行う。</p> <p>○ 自動車重量税のエコカー減税について、延長するとともに、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化等を図る。</p> <p>【関係法令】 自動車重量税法第 7 条、同法施行令第 4 条、5 条、同法施行規則第 2 条 租税特別措置法第 90 条の 11、90 条の 11 の 2、90 条の 11 の 3、90 条の 12、 同法施行令第 51 条の 2、同法施行規則第 40 条の 2、40 条の 4</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">平年度の減収見込額</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">－</td> <td style="width: 30%;">百万円</td> </tr> <tr> <td>（制度自体の減収額）</td> <td style="text-align: center;">（</td> <td>－ 百万円）</td> </tr> <tr> <td>（改正増減収額）</td> <td style="text-align: center;">（</td> <td>－ 百万円）</td> </tr> </table>			平年度の減収見込額	－	百万円	（制度自体の減収額）	（	－ 百万円）	（改正増減収額）	（	－ 百万円）
平年度の減収見込額	－	百万円										
（制度自体の減収額）	（	－ 百万円）										
（改正増減収額）	（	－ 百万円）										
新 設 ・ 拡 充 又 は 延 長 を 必 要 と す る 理 由	<p>(1) 政策目的</p> <p>環境性能の優れた自動車への代替を促し、自動車に起因する環境負荷の低減等を図る。</p> <p>（政府目標）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2030 年の運輸部門の二酸化炭素排出量を 2013 年度比で 27.6%削減する（「地球温暖化対策計画」（平成 28 年 5 月閣議決定））</li> <li>・ 2030 年に新車販売に占める次世代自動車の割合を 5 割から 7 割（※）とする（未来投資戦略 2018（平成 30 年 6 月閣議決定））</li> </ul> <p>（※）平成 29 年度における新車販売（乗用車）に占める次世代自動車の割合は 36.7%となっている。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>地球温暖化問題や自動車からの排出ガス（NOx・PM）による大気汚染問題等の環境対策に加え、国際競争力の強化等の行政課題に的確に対応するため、自動車重量税について、平成 29 年度与党税制改正大綱等に沿って、見直しを行う必要がある。</p> <p>なお、平成 27 年度与党税制改正大綱において、自動車重量税については、「消費税率 10%への引上げ時の環境性能割の導入にあわせ、エコカー減税の対象範囲を平成 32 年度燃費基準の下で、政策インセンティブ機能を回復する観点から見直すとともに、基本構造を恒久化する」とされている。</p> <p>また、平成 28 年度与党税制改正大綱において、自動車重量税に係るエコカー減税については、「燃費性能がより優れた自動車の普及を継続的に促す構造を確立する観点から、平成 27 年度与党税制改正大綱に沿って検討を行い、平成 29 年度税制改正において具体的な結論を得る」とされている。</p> <p>上記の観点を踏まえ、今年度末で期限切れとなる自動車重量税のエコカー減税の延長等を行うものである。</p>											

今 回 の 要 望 に 関 連 す る 事 項	合 理 性	政策体系における政策目的の位置付け	政策目標 3 地球環境の保全 施策目標 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 参考指標 1 3 新車販売に占める次世代自動車の割合
		政策の達成目標	車体課税のグリーン化等により、自動車の環境負荷の低減等を図る。
		租税特別措置の適用又は延長期間	—
		同上の期間中の達成目標	—
	政策目標の達成状況	乗用車の新車販売台数に占める次世代自動車の割合 平成 20 年度（エコカー減税導入前）： 3.0% 平成 29 年度（エコカー減税導入後）： 36.7%	
	有 効 性	要望の措置の適用見込み	—
		要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	<p>エコカー減税の導入以降、自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例等の効果と相まって、新車の平均燃費や次世代自動車の普及率が大幅に向上するなど、自動車のグリーン化が急激に進展してきている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新車（乗用車）の平均燃費の向上率 平成 20 年度まで（エコカー減税導入前）：年平均約 3% 平成 21 年度以降（エコカー減税導入後）：年平均約 8%</li> <li>・乗用車の新車販売台数に占める次世代自動車の割合 平成 20 年度（エコカー減税導入前）： 3.0% 平成 29 年度（エコカー減税導入後）： 36.7%</li> </ul> <p>また、ガソリン車でもハイブリッド車の燃費性能に匹敵するものも登場するなど、新たなエコカー技術の技術革新が一層加速してきている。</p> <p>市場競争を通じ、こうしたエンジン技術や軽量化などの共通基盤技術を磨きあげることが、自動車全体のグリーン化の実現に加え、新興市場を含めたグローバル市場における我が国自動車メーカーの国際競争力の更なる強化につながるものである。</p> <p>こうしたことから、自動車重量税について、エコカー減税の対象範囲を見直すとともに、環境性能割の導入にあわせ、エコカー減税制度の基本構造を恒久化するなど、税制による軽減措置を講じていくことは、より優れた環境性能を持つ車両の普及を図るとともに、車両の技術革新を加速化させていく等の効果が期待できることから、本要望措置は有効である。</p>
	相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	車体課税の見直し（自動車取得税、自動車税、軽自動車税）

		<p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p> <p>—</p>
		<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p> <p>—</p>
		<p>要望の措置の妥当性</p> <p>新車販売台数が多い自動車については、補助金による支援を行う場合、申請や審査等に多大な事務コストが掛かることが予想されるため、補助金と比べ手続きが簡素な税制措置を講じることで、より優れた環境性能を持つ車両等への新車代替の更なる加速が期待できることから、本要望措置は妥当である。</p>
<p>これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項</p>	<p>租税特別措置の適用実績</p>	<p>○自動車重量税のエコカー減税（財務省試算）</p> <p>平成26年度：約720億円</p> <p>平成27年度：約730億円</p> <p>平成28年度：約660億円</p>
	<p>租特透明化法に基づく適用実態調査結果</p>	<p>—</p>
	<p>租税特別措置の適用による効果（手段としての有効性）</p>	<p>エコカー減税の導入以降、自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例等の効果と相まって、新車の平均燃費や次世代自動車の普及率が大幅に向上するなど、自動車のグリーン化が急激に進展してきている。</p>
	<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>—</p>
	<p>前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由</p>	<p>—</p>
	<p>これまでの要望経緯</p>	<p>—</p>