

平成 24 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・拡充・延長）

（環境省）

| | | | |
|-----------------------|---|-------------------------|---------------|
| 制 度 名 | 車体課税の一層のグリーン化等 | | |
| 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 23 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、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、当分の間として適用されてい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」することとされている。</p> <p>このため、車体課税の見直しに当たっては、地球温暖化対策及び公害対策の観点から、汚染者負担の原則を踏まえ大気汚染に係る公害認定患者の補償のための安定的な財源確保を図りつつ、平成 23 年度税制改正大綱等に従い、一層のグリーン化及びこれを通じた負担の軽減を図る。</p> | | |
| | | 平年度の減収見込額 （制度自体の減収額） | （ 百万円 百万円） |

新設・拡充又は延長を必要とする理由

政策目的

車体課税については、平成 23 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、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政の状況を踏まえつつ、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」することとされており、社会保障・税一体改革成案においても同様の指摘がされている。

これらを踏まえ、環境性能に優れた自動車に係る費用負担を軽減するとともにグリーン化を図ることで、環境性能に優れた自動車の普及を促進し、大気汚染の改善及び地球温暖化防止を図る。

公害健康被害の補償等に関する法律に基づく大気汚染に起因する認定患者への補償給付については、汚染者負担の原則に基づき、8割が固定発生源（工場）から徴収する汚染負荷量賦課金によって、2割が移動発生源（自動車）に対する自動車重量税からの引当によって賄われている（附則第9条）。

移動発生源の費用負担が、自動車重量税引当方式となっているのは、汚染者負担原則に基づき、負担の公平性を踏まえつつ、現実に可能な効率的な方式として、昭和 48 年の中央公害対策審議会において決定されたものであり、その後数年おきの検討（最新は平成 19 年の中央環境審議会）を経て、自動車重量税引当方式が引き続き妥当とされているところ。

現在においても、認定患者は約 4 万 1 千人存在し、認定患者の方の健康被害の回復、生活の安定において、補償給付は重要な役割を担っていることから、自動車重量税を通じて、汚染者負担の原則を踏まえつつ、安定的な財源確保を図ることが必要である。

施策の必要性

自動車からの排出ガスによる大気汚染問題や燃料消費に伴う CO2 の排出による地球温暖化問題に的確に対応するためには、環境性能に優れた自動車の早期普及を図ることが必要不可欠である。

そこで、環境性能に優れた自動車に対し、平成 23 年度税制改正大綱等を踏まえ、車体課税の一層のグリーン化及びこれを通じた負担の軽減を図ることで、環境性能に優れた自動車に対し税制のインセンティブを与え、その普及を促進することが必要である。

大気汚染に起因する疾病に苦しんでいる認定患者に対して、健康被害の回復とともに健康被害者の生活の安定を図るためには、補償給付を安定的に行うことが求められており、そのため、安定的な給付財源の確保が不可欠である。

また、汚染者負担の原則に基づき、自動車ユーザーから徴収コストを抑えて効率的に補償原資を徴収するためには、自動車重量税から引き当てる必要がある。

| | | | |
|---|--|--------------------------|--|
| <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">今回の要望に関連する事項</p> | <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">合理性</p> | <p>政策体系における政策目的の位置付け</p> | <p>施策1．地球温暖化対策の推進 目標1-2 国内における温室効果ガスの排出抑制</p> <p>施策3．大気・水・土壌環境等の保全 目標3-1 大気環境の保全</p> <p>公害健康被害の補償等に関する法律において、補償給付の財源に関し、自動車重量税からの引当が規定されている。</p> |
| | | <p>政策の達成目標</p> | <p>環境性能に優れた自動車の普及を推進し、大気汚染の防止及び地球温暖化防止を図る。</p> <p>(具体的な閣議決定等による目標) 低炭素社会づくり行動計画(平成20年7月) 次世代自動車(ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等)について、2020年までに新車販売のうち2台に1台の割合で導入するという野心的な目標の実現を目指す。</p> <p>エネルギー基本計画(平成22年6月)、新成長戦略(平成22年6月) 乗用車の新車販売における次世代自動車の割合を、2020年までに最大で50%、2030年までに最大で70%とすることを目指す。同様に、先進環境対応車(ポスト・エコカー)について、2020年において乗用車の新車販売に占める割合を80%とすることを目指す。</p> <p>自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針(自動車NOx・PM法に基づく閣議決定) 対策地域において、二酸化窒素については平成32年度までに二酸化窒素に係る大気環境基準(昭和53年環境庁告示第38号)を確保すること、浮遊粒子状物質については平成32年度までに自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されることにより、浮遊粒子状物質に係る大気環境基準(昭和48年環境庁告示第25号)を確保することを目標とする。 ただし、平成27年度までに、すべての監視測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を達成するよう最善を尽くす。</p> <p>温暖化対策基本法案(平成22年3月12日閣議決定) (交通に係る温室効果ガスの排出の抑制) 第18条 国は交通に係る温室効果ガスの排出の抑制を図るため、自動車からの温室効果ガスの排出の抑制に資する自動車の適正な使用の促進及び道路交通の円滑化の推進、鉄道及び船舶による貨物輸送への転換等の貨物流通の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進その他の必要な施策を講ずるものとする。</p> <p>公害健康被害の補償等に関する法律に基づき、認定患者に対する補償給付を安定的に行い、もって認定患者の健康被害の回復及び生活の安定を図る。</p> |
| | | <p>租税特別措置の適用又は延長期間</p> | |

| | | |
|-----|------------------------|--|
| | 同上の期間中の達成目標 | |
| | 政策目標の達成状況 | <p>いわゆるエコカー減税等により、環境性能に優れた自動車の普及は進みつつあるものの、平成 22 年度における新車販売台数に占める次世代自動車の割合は 10.5%（経済産業省試算）であり、低炭素社会づくり行動計画やエネルギー基本計画等の達成に向け、更なる普及促進を図る必要がある。</p> <p>また、NO2 及び SPM の大気環境基準の達成状況については、自動車 NOx・PM 法対策地域内の自動車排出ガス測定局における環境基準達成率（平成 21 年度）は、NO2 が 92.9%、SPM が 100%となっているが、自動車交通量の多い一部の地区において、長期間にわたり NO2 の大気環境基準が達成されていない状況にあるほか、SPM についても安定的・継続的に大気環境基準を確保することが求められている状況にある。</p> <p>昭和 49 年以来、自動車重量税からの引当が維持され、これまで認定患者の補償給付が安定的に行われてきた。</p> |
| 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>環境性能に優れた自動車については、平成 23 年度税制改正大綱等を踏まえ、車体課税の一層のグリーン化及びこれを通じた負担軽減を図ることにより、環境性能に優れた自動車の普及を一層促進する効果が期待できる。環境性能に優れた自動車の普及により、自動車からの NOx・PM 排出量の大幅な削減とそれに伴う大気環境の改善が期待できるとともに、CO2 削減効果も大きく、地球温暖化防止にも資するものであることから、本要望事項は有効である。</p> <p>自動車重量税からの引当により、汚染者負担の原則に基づき、徴収コストを抑えながら、安定的に補償財源を確保することが可能。</p> |
| 相当性 | 当該要望項目以外の税制上の支援措置 | <p>自動車取得税の免減措置（エコカー減税） 平成 24 年 3 月末までの措置。 自動車税のグリーン化</p> |
| | 予算上の措置等の要求内容及び金額 | <p>先進的次世代車普及促進事業：1,029 万円（平成 24 年度要求額） 燃料電池自動車等の導入費用の 1/2 補助</p> |
| | 上記の予算上の措置等と要望項目との関係 | <p>先進的次世代車普及促進事業は、市場に本格投入されていない燃料電池自動車等を対象としていることに加え、平成 22 年度事業仕分け第 3 弾の結果を踏まえ、今年度からは継続事業分のみを対象とし、平成 25 年度で終了予定の措置である。環境性能に優れた自動車の普及を促進し、自動車からの環境負荷の低減を図るためには、市場に本格投入されている自動車に対する税制による支援が必要。</p> |

| | | | |
|-----------------------------------|--|------------------------------------|--|
| | | | |
| | | <p>要望の措置の妥当性</p> | <p>環境性能に優れた自動車に対し、平成 23 年度税制改正大綱等を踏まえ、車体課税の一層のグリーン化及びこれを通じた負担の軽減を図ることにより、環境性能に優れた自動車の普及を一層促進するとともに、自動車からの大気汚染物質等の排出量削減による NO2、SPM の大気環境基準の確保を推進することが必要である。</p> <p>仮に予算措置で対応しようとするれば、汚染者負担の原則という、公害健康被害の補償等に関する法律の前提に反することとなる。また、仮に賦課金で措置しようとするれば、既存税制（自動車重量税）からの引当と比較し、徴収コストがかさむこととなり、国民の理解を得ることができない。</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>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>前回要望時の達成目標</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>これまでの要望経緯</p> | |