

平成 25 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	車体課税のグリーン化		
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 24 年度税制改正大綱において「自動車取得税及び自動車重量税については、「廃止、抜本的な見直しを強く求める」等とした平成 24 年度税制改正における与党の重点要望に沿って、国・地方を通じた関連税制のあ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、グリーン化の観点から、見直しを行う」とされている。</p> <p>また、「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」（平成 24 年法律第 68 号）（以下「社会保障・税一体改革法」という。）第 7 条カにおいて、「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」とされている。</p> <p>このため、車体課税については、現行の車体課税のグリーン化による環境効果を十分踏まえ、地球温暖化・公害対策の一層の推進、汚染者負担による公害健康被害補償のための安定財源確保の観点から、関連する税制も含め総合的・体系的に一層のグリーン化を検討する。</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

(1) 政策目的

- ① 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。
- ② 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。

(2) 施策の必要性

- ① 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。

このため、環境性能に優れた自動車に対し税制上のインセンティブを与え、その普及を促進し、大気汚染の改善及び地球温暖化の防止を図ることが必要である。

- ② 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、大気汚染に起因する疾病に苦しんでいる認定患者は約4万人存在し、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。

このため、汚染者負担の原則に基づき安定的な財源確保を図るためには、引き続き、自動車重量税から引き当てる必要がある。

今 回 の 要 望 に 関 連 す る 事 項	政策体系における政策目的の位置付け	<p>① 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 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>② 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>
	政策の達成目標	<p>① 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。 (具体的な閣議決定等による目標) ○日本再生戦略(平成24年7月閣議決定) ・2020年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を最大で50%とする。 ○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、平成32年度までにNO2及びSPMに係る大気環境基準を確保。 ・平成27年度までに、全ての監視測定局におけるNO2及びSPMに係る大気環境基準を達成。 ○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。 ② 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>
	租税特別措置の適用又は延長期間同士の期間中の達成目標	<p>—</p> <p>—</p>
	政策目標の達成状況	<p>① 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23年度における新車販売に占める次世代自動車の割合(経済産業省試算)は16%であり、日本再生戦略等の達成に向け、更なる普及促進を図る必要がある。 また、平成22年度大気環境基準達成率(自動車NOx・PM法対策地域内の自動車排出ガス測定局)は、NO2が95.7%、SPMが99.0%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>② 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(直近年度(平成24年度)の引当金は約88億円)。</p>
	有効性	<p>要望の措置の適用見込み</p> <p>—</p> <p>要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)</p> <p>① 環境性能に優れた自動車に対し税制上のインセンティブを与えることにより、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>② 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</p>

		ことが可能。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車取得税の時限的免除軽減措置（エコカー減税等）</li> <li>・自動車税のグリーン化</li> </ul> <p>② —</p>
	予算上の措置等の要求内容及び金額	<p>①</p> <p>○先進的次世代車普及促進事業 252万円（平成25年度要求額） 燃料電池自動車の導入費用の1/2補助</p> <p>② —</p>
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	<p>① 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、平成23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>② —</p>
	要望の措置の妥当性	<p>① 環境性能に優れた自動車に対し税制上のインセンティブを与えることで、広く国民に対して効率的に、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NO<sub>2</sub>、SPMの大気環境基準の確保やCO<sub>2</sub>削減効果による地球温暖化防止を推進することが可能である。</p> <p>② 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趣旨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>
これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関する事項	租税特別措置の適用実績	—
	租税特別措置の適用による効果（手段としての有効性）	—
	前回要望時の達成目標	—
	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	—
	これまでの要望経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成21年度にいわゆる「エコカー減税」制度創設。</li> <li>・「エコカー減税」については、平成24年度税制改正において、燃費基準等の要件を引き上げた上で延長。</li> </ul>