

平成 22 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	自動車関係税制特別措置の対象自動車の区分の追加	
税 目	自動車重量税	
要 望 の 内 容	<p>環境性能に優れた自動車に対する自動車重量税を免除・軽減する特例措置の対象に、環境性能を満たす中量車（車両総重量 2.5t 超 3.5t 以下）を追加する。</p> <p>【現行の措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 免除 <ul style="list-style-type: none"> － 電気自動車（燃料電池自動車を含む）、天然ガス自動車（GVW3.5t 以下は☆☆☆☆車、GVW3.5t 超は重量車☆車）、ハイブリッドバス・トラック（GVW3.5t 以下は☆☆☆☆車かつ燃費基準+25%達成車、GVW3.5t 超は重量車☆車かつ重量車燃費基準達成車）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車 ○ 75%軽減 <ul style="list-style-type: none"> － ☆☆☆☆車かつ燃費基準+25%達成車、ポスト新長期規制適合車かつ重量車燃費基準達成車 ○ 50%軽減 <ul style="list-style-type: none"> － ☆☆☆☆車かつ燃費基準+15%達成車又は+20%達成車、重量車☆車かつ重量車燃費基準達成車 <p>【関係条文】 租税特別措置法第 90 条の 12、法施行規則第 40 条の 2</p> <p>註)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ GVW：車両総重量 ・ クリーンディーゼル乗用車：平成 21 年排出ガス規制に適合した車両総重量 3.5t 以下のディーゼル乗用車 ・ ☆☆☆☆：平成 17 年基準値よりも排出ガスを 75%以上低減させた自動車 ・ 燃費基準+x%達成車：省エネ法に基づく燃費基準よりも x%以上燃費性能を向上させた自動車 ・ ポスト新長期規制適合車：平成 21 年又は平成 22 年排出ガス規制に適合した自動車 ・ 重量車燃費基準達成車：平成 27 年度燃費基準を満たす車両総重量 3.5t 超の重量車 ・ 重量車☆(NOx(又は PM))：平成 17 年基準値よりも NOx（又は PM）を 10%以上低減させた自動車 	
	減収見込額 (平年度)	299 百万円 (一百万円)

<p>新設・拡充又は延長を必要とする理由</p>	<p>(1) 政策目的</p> <p>本措置は、2.5t 超～3.5t 以下のガソリン・ディーゼル貨物自動車のうち最新の環境性能を満たすものの一部（クリーンディーゼル車等）の取得に係る費用負担を軽減することで、次世代自動車等の普及を促進し、大気汚染の改善及び地球温暖化防止を図るためのものである。また、次世代自動車等の普及は、運輸部門におけるエネルギーの有効利用にも資するものである。</p> <p>京都議定書に基づく我が国のCO2削減目標を達成するためには、平成18年度時点で基準年比16.7%増である運輸部門からのCO2排出量を平成22年度においては基準年比10.3～11.9%増の水準まで削減する必要があり、このため、平成20年3月に閣議決定により改定された「京都議定書目標達成計画」では、クリーンエネルギー自動車69～233万台の普及、トップランナー基準による自動車の燃費改善等により2,470～2,550万tのCO2削減等を目標としている。また、平成20年7月に閣議決定された「低炭素社会づくり行動計画」では、次世代自動車について、2020年までに新車販売の2台に1台の割合で導入することを目標としている。</p> <p>また、NOx・PMに係る大気環境基準については、全体として改善傾向が見られるものの、環境基準未達成の測定局が残存しており、未達成局が存する地域についてはできるだけ早期に環境基準を達成し、達成局が存する地域においても良好な環境を維持する必要がある。</p> <p>以上の問題の解決のため、次世代自動車等の早期普及を促進していく。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>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二酸化炭素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、次世代自動車等の早期普及を図ることが必要不可欠である。</p> <p>しかし、これらのクリーンディーゼル車等については、従来の自動車と比較して高価格であること等の理由により普及が進みにくく、引き続き、税制のインセンティブの付与より、その普及を促進することが必要である。</p> <p>(3) 要望の措置の妥当性</p> <p>次世代自動車等については、実際に用いることが十分に可能な段階に達しているものの、価格、燃料供給施設の整備等の条件が十分ではないことなどが、その普及の障害となっている。従って、次世代自動車等の普及を実現するためには、需要の創出による量産効果がもたらす価格の低減が必要不可欠であり、自動車取得税・自動車税の特例措置による地方税における対策と併せ、自動車取得・保有段階における税制上の優遇措置を講じていくことが極めて有効である。</p>
<p>今回の要望に関</p>	<p>政策評価体系における位置付け</p> <p>施策1. 地球温暖化対策の推進 目標1-1 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>政策の達成目標</p> <p>京都議定書に基づく我が国のCO2削減目標を達成するためには、運輸部門からのCO2排出量を平成22年度においては基準年比10.3～11.9%増の水準まで削減する必要があり、このため、平成20年3月に閣議決定された「京都議定書目標達成計画」では、クリーンエネルギー自動車69～233万台の普及、トップランナー基準による自動車の燃費改善等により2,470～2,550万tのCO2削減等を目標としている。また、平成20年7月に閣議決定された「低炭素社会づくり行動計画」では、次世代自動車について、2020年までに新車販売の2台に1台の割合で導入することを目標としている。</p>

		<p>また、NOx・PMに係る大気環境基準については、全体として改善傾向が見られるものの、環境基準未達成の測定局が残存しており、未達成局が存する地域についてはできるだけ早期に環境基準を達成し、達成局が存する地域においても良好な環境を維持する必要がある。</p> <p>以上の問題の解決のため、次世代自動車等の早期普及を促進していく。</p>
	租税特別措置の適用又は延長期間	2年間
	同上の期間中の達成目標	<p>京都議定書に基づく我が国のCO2削減目標を達成するためには、運輸部門からのCO2排出量を平成22年度においては基準年比10.3～11.9%増の水準まで削減する必要があり、このため、平成20年3月に閣議決定された「京都議定書目標達成計画」では、クリーンエネルギー自動車69～233万台の普及、トップランナー基準による自動車の燃費改善等により2,470～2,550万tのCO2削減等を目標としている。また、平成20年7月に閣議決定された「低炭素社会づくり行動計画」では、次世代自動車について、2020年までに新車販売の2台に1台の割合で導入することを目標としている。</p> <p>また、NOx・PMに係る大気環境基準については、全体として改善傾向が見られるものの、環境基準未達成の測定局が残存しており、未達成局が存する地域についてはできるだけ早期に環境基準を達成し、達成局が存する地域においても良好な環境を維持する必要がある。</p> <p>以上の問題の解決のため、次世代自動車等の早期普及を促進していく。</p>
	当該要望項目以外の税制上の支援措置	自動車取得税・自動車税
	予算上の措置等の要求内容及び金額	
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	
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	政策の達成状況	
	租税特別措置の適用実績	
	租税特別措置による政策の達成目標の実現状況等	
	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		